



Pro gradu
Aluetiede
Kaupunkimaantiede

Asukkaiden ja asiantuntijoiden tilakäsitteet ja niiden hyödyntäminen
yhteistoiminnallisessa suunnittelussa

-
Tapaustutkimuksena Laajasalo ja Helsingin uusi yleiskaava

Milja Luostarinen
Tammikuu 2018

Ohjaaja:
Sami Moisio (Helsingin yliopisto)

HELSINGIN YLIOPISTO
MATEMAATTIS-LUONNONTIETEELLINEN TIEDEKUNTA
GEOTIETEIDEN JA MAANTIETEEN LAITOS
MAANTIEDE

PL 64 (Gustaf Hällströmin katu 2)
00014 Helsingin yliopisto



Tiedekunta/Osasto Matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta		Laitos Geotieteiden ja maantieteen laitos
Tekijä Milja Maari-Anna Luostarinen		
Työn nimi Asukkaiden ja asiantuntijoiden tilakäsitteet ja niiden hyödyntäminen yhteistoiminnallisessa suunnittelussa – Tapaustutkimuksena Laajasalo ja Helsingin uusi yleiskaava		
Oppiaine Aluetiede - Kaupunkimaantiede		
Työn laji Pro gradu -tutkielma	Aika tammikuu 2018	Sivumäärä/ Sidoantal – Number of pages 98 sivua + 1 liitesivu
Tiivistelmä <p>Kaupunkisuunnittelussa on laajimmassa merkityksessään kyse tilan hallinnasta ja muokkaamisesta. Henri Lefebvren mukaan tila rakentuu sosiaalisessa vuorovaikutuksessa ja siitä voidaan erottaa kolme erilaista aspektia. Nämä ovat käsitteellistetty tila eli tilan representaatiot, arkiymmärryksen havaittu tila eli spatiaaliset käytännöt sekä eletty tila eli representaatioiden tila. Representationaalisissa tiloissa todellisuus peittyy symbolien merkitysten alle, jotka saavat alkunsa eletyssä elämässä. Spatiaaliset käytännöt puolestaan pitävät yllä tietynlaista järjestystä ja jatkuvuutta yhteiskunnassa. Tilojen representaatiot puolestaan ovat abstrakteja, teorioiksi ja abstrakteiksi yksinkertaistettuja tiloja. Ne pohjaavat elettyyn elämään, mutta abstrahointien myötä niiden yhteys todellisuuteen heikkenee. Ne kuitenkin ovat osa poliittisia ja sosiaalisia käytäntöjä, ja ne ohjaavat vahvasti tilaa ja sen suunnittelua erilaisten teorioiden ja ideologioiden välityksellä tunkeutuen siten elettyyn elämään ja spatiaaliin käytäntöihin.</p> <p>Näiden käsitteiden avulla on tarkoitus ymmärtää asukkaiden ja asiantuntijoiden käsitystä tilasta. Tilan representaatiot edustavat asiantuntijoiden abstraktia tilaa ja representationaalinen tila asukkaiden elettyä tilaa. Käytännöt linkittyvät sekä asiantuntijoiden että asukkaiden toimiin. Kaavoituksella on merkittävä vaikutus tilaan ja kokemukseen tilasta. Tilaa hallinnoivalla on valtaa päättää tilan kehittämisestä ja muokkaamisesta, eli myös tilan rakentumisesta. Suomessa laki takaa kaikille osallisille mahdollisuuden osallistua suunnitteluprosessiin, mutta kaikki eivät ole tähän tyytyväisiä. Asukkaat kokevat, ettei heidän mielipiteillään ole väliä ja asiantuntijat taas helposti kokevat olevansa vain politiikan pelinappuloita. Tämän tutkielman tarkoituksena on löytää asukkaiden ja asiantuntijoiden tapoja nähdä ja rakentaa tilaa, ja löytää sitä kautta avaimia parempaa yhteistoiminnalliseen suunnitteluun. Yhteistoiminnallisessa suunnittelussa on tarkoitus tuoda eri toimijat yhteen ja saada heidät yhdessä rakentamaan yhteistä diskursssia. Tarkoitus on saada erilaisista maailmoista tulevat luomaan yhdessä suunnitelmia, joihin kaikki voivat ja haluavat sitoutua. Vaikeaa tämä on, sillä naapureitakaan ei välttämättä yhdistä mikään muu kuin spatiaalinen sijainti.</p> <p>Tutkimus on tapaustutkimus, jossa analysoidaan diskurssianalyysin keinoin Laajasaloon ja Helsingin uuteen yleiskaavaan liittyvää aineistoa, vuorovaikutusraporteja, keskustelua Yleiskaava-blogin Laajasalo-aiheisissa merkinnöissä, kahta asukasilttaa sekä asukasaktiivien ja kaavoittajan haastattelua. Tarkoituksena on nähdä eri aineistomuotojen tuomat mahdolliset erilaiset painotukset sekä asukkaiden ja asiantuntijoiden väliset mahdolliset erot tilakäsityksissä.</p> <p>Tutkimuksessa kävi ilmi, että asukkaille kaupunkitila näyttäytyy erityisesti luonnon ja arjen sujuvuuden kannalta, mutta myös visuaalisuudella on väliä. Asiantuntijoille politiikan ohjauksella on merkitystä, kuten myös kaupungin taloudellisella menestyksellä. Monesti nämä painotukset liittyivät toisiinsa vaikka saavat erilaisia painotuksia. Esimerkiksi asukkaille luonnolla on esteettistä arvoa, virkistysarvoa ja terveyttä edistävää vaikutusta, mutta yhteiskunnalle visuaalisuudella ei ole niinkään merkitystä vaan luonto toimii asukkaiden hyvinvointia edistävänä ja siten työvoiman hyvinvoinnin ylläpitäjänä. Yhteistoiminnallinen suunnittelu puolestaan saa asukkailla enemmän kritiikkiä kuin kehuja. Pääasiassa vuorovaikutusraporteissa ja asukasaktiivien haastattelussa esiin nousee kaupungin kehitysideoiden kritiikkiä. Asiantuntijoiden kannanotoissa taas kiitellään asukkaiden osallistumista, vaikka asukasaktiivilla oli tiedossa, etteivät kaikki asiantuntijat asukkaita suinkaan kiittele.</p> <p>Erityisesti eroa näytti olevan ikäryhmien välillä. Nuoret urbaanit kaupunkilaiset liikkuvat enemmän kestävämmillä kulkumuodoilla ja kaipaavat tiivistä kaupunkirakennetta, kun taas vanhempi väestönosa korostaa enemmän viheralueiden merkitystä. Suurin vaikutus lienee siis sillä, millaiseen maailmanaikaan henkilö syntyy ja millaiset arvot hän sisäistää median, tutkimusten ja sosiaalisen vuorovaikutuksen kautta. Abstrakti tila tunkeutuu elettyyn tilaan ja muovaa sitä tarjoamillaan käsitteillä.</p>		
Avainsanat Tila, paikka, yhteistoiminnallinen suunnittelu, yleiskaava, poliittinen tila, valta, Helsinki, Laajasalo		
Säilytyspaikka Helsingin yliopiston digitaalinen arkisto, Helda		
Muita tietoja		



Faculty Faculty of Science		Department Department of Geosciences and Geography
Author Milja Maari-Anna Luostarinen		
Title The concept of space according to inhabitants and experts and its utilization in collaborative planning – case studies from Laajasalo and new master plan of Helsinki		
Subject Regional Studies – Urban geography		
Level Master's thesis	Month and year January 2018	Number of pages 98 + 1 page appendix
Abstract <p>In its broadest sense, urban planning is about controlling and modifying space. According to Henri Lefebvre, the space is socially constructed and it can be divided into three aspects. These aspects are conceived/conceptualised space or representations of space, perceived/routinized space or spatial practices, and lived space or representational space. In representational space the reality is covered by symbols linked to the social life. Spatial practices ensure certain order and continuity in society. Representations of space are abstract, spaces simplified in theories and abstracts. Representations of space are based on lived life, but their connection to the reality has deteriorated due to abstractions. Nevertheless, they are part of political and social practices and they direct strongly space and planning of space through different theories and ideologies. By that way representations of space also penetrate lived space and spatial practices.</p> <p>By means of these concepts, it is an intention to understand concepts of space of habitants and experts. Representations of space are abstract space of experts and representational spaces are lived space of habitants. Practices are linked to both experts and habitants' doings. City planning has a huge impact on space and experience of space. Who has the power over space, has the power over its developing and modifying, in other words, over construction of the space. Finnish law guarantees that every stakeholder has a chance of participation in the planning process, but not everyone is satisfied with this. Habitants feel that their opinions do not matter and experts feel like being a pawn in the political game. The purpose of this thesis, is to find how habitants and experts construct and observe space and find a key to better collaborative planning. Collaborative planning brings together stakeholders and tries to make them create common discourse. Its purpose is to make different people from different backgrounds create plans and discourses, where all of them can and want to engage. This is difficult, because even neighbours might share only spatial location.</p> <p>This study is case study, where by means of discourse analysis, reports about Laajasalo and new master plan of Helsinki, reports of interaction, comments of Yleiskaava-blog's Laajasalo related topics, two "citizen discussion nights" and the interview of active Laajasalo dweller and the interview of urban planner from Helsinki urban environment division are analysed. The intention is to find out if different forms of data have emphasized different things, and to find out possible differences between the concepts of space of habitants and experts.</p> <p>The research shows, that habitants see urban space through the concepts of nature, fluent everyday life and visuality. To experts' urban space politics are important as well as city's economic success. Usually these emphases overlap even though they are given different importances. For example to habitants the nature has aesthetical, healthy and recreational value. To the society, on the other hand, aesthetical aspects does not matter as much as nature's significance in promoting habitants' health and well-being. Helsinki's collaborative planning methods get more negative feedback from habitants than from experts. Mostly in interaction reports and in the interview of active Laajasalo dweller show criticism concerning new master plan of Helsinki city. Experts, on the other hand, thank habitants for participation, even though the active Laajasalo dweller says he does know, that not all the experts thank habitants for their input.</p> <p>Differences between different concepts of (urban) space seemed to link to person's age. Young urban citizens are more likely to travel by more sustainable means of communication and long for more compact cities. Elder part of the population, on the other hand, seems to emphasize the importance of nature and parks. The world, in where we born and grow up into, shapes our values through media, researches and social interaction. This is one probable explanation for our different kind of concepts of space. Abstract space penetrates in lived space and shapes it with its own concepts.</p>		
Keywords space, place, collaborative planning, master plan, political space, power, Helsinki, Laajasalo		
Where deposited The digital archive of University of Helsinki, Helda		
Additional information		

Sisällysluettelo

1.	Johdanto	10
1.1.	Tutkielman rakenne	13
1.2.	Tutkimuskysymykset ja tavoitteet	14
2.	Tutkimuskohteet.....	15
2.1.	Laajasalo.....	15
2.1.1.	Laajasalon historiasta.....	15
2.1.2.	Laajasalon demografinen rakenne	19
2.2.	Helsingin kaupunkiympäristön toimiala (ent. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto)	21
3.	Teoreettinen viitekehys.....	22
3.1.	Tila ja paikka.....	22
3.1.1.	Tilasta yleisesti	22
3.1.2.	Tila Henri Lefebvren mukaan.....	24
3.1.3.	Paikka.....	27
3.2.	Suomalainen kaavoitusjärjestelmä ja -laki.....	29
3.2.1.	Helsingin kaavoitus	33
3.3.	Kaavoituksen ja tilan poliittisuus	34
3.4.	Yhteistoiminnallinen suunnittelu	39
3.5.	Teoreettisen viitekehysten yhteenveto	44
4.	Menetelmät ja aineisto	45
4.1.	Menetelmät.....	45
4.2.	Aineisto	47
5.	Analyysi.....	49
5.1.	Keskuksista keskustoiksi – tiivistyvä kaupunkirakenne	51
5.2.	Raideliikenteen verkostokaupunki ja kaupunkibulevardit	55
5.3.	Asumisen ja työpaikkojen välinen vastakkainasettelu	58

5.4.	Viher- ja virkistysalueet	60
5.5.	Tilan käsite viranomaisten ja asukkaiden puheissa	63
5.6.	Vuorovaikutustilanteet ja yhteistoiminnallinen suunnittelu	66
6.	Keskustelua tilallisuudesta	68
6.1.	Asukkaiden tilakäsitteiden erittelyä	70
6.1.1.	Asukkaiden luontokokemukset	70
6.1.2.	Asukkaiden liikenne ja liikkuminen	72
6.1.3.	Asukkaiden tiivis kaupunki vai väljä metsälähiö?	74
6.1.4.	Asukkaiden tilakäsityksistä	76
6.2.	Asiantuntijoiden tilakäsitteiden erittelyä	77
6.2.1.	Asiantuntijoiden luonto	78
6.2.2.	Asiantuntijoiden liikenne ja liikkuminen	79
6.2.3.	Asiantuntijoiden tiivis kaupunkirakenne vai väljä metsälähiö?	81
6.2.4.	Asiantuntijoiden tilakäsityksistä	82
6.3.	Kaupunkitila	83
6.4.	Poliittisuuden ja yhteissuunnittelun aspektit asukkaiden ja viranomaisten tilakäsitysten kautta nähtynä	84
6.5.	Ratkaisu yhteissuunnittelun ongelmiin?	87
7.	Loppupäätelmät	88
8.	Lähteet	91
8.1.	Aluesarjat.fi –sivuston taulukot	97
8.2.	Haastattelut ja asukasillat	97
9.	Liitteet: Haastattelukysymykset	99
9.1.	Asukasaktiivin haastattelukysymykset	99
9.2.	Kaavoittajan haastattelukysymykset	99

Kuvat ja taulukot

Taulukot

Taulukko 1: Tunnuslukuja koko Helsingistä, Kaakkois-Helsingistä ja Laajasalosta (Helsinki alueittain 2016).

Kuvat

Kuva 1. Kuvakollaasi Laajasalosta vuosilta 2015-2016 (Öljysäiliö 468 vuonna 2015; öljysäiliö ja maisemia Kruunuvuorenrannassa 2016; Gunillantien uusia taloja 2016) ©Milja Luostarinen

Kuva 2. Helsingin yleiskartta (2016). Helsingin kaupungin kiinteistövirasto. Aineisto on ladattu Helsinki Region Infoshare –palvelusta 10.04.2017 lisenssillä Creative Commons Nimeä 4.0 Kansainvälinen (CC BY 4.0). <http://www.hri.fi/fi/dataset/helsingin-yleiskartta>

Kuva 3. Helsingin piirijako (2016). Helsingin kaupungin kiinteistövirasto. Aineisto on ladattu Helsinki Region Infoshare –palvelusta 10.04.2017 lisenssillä Creative Commons Nimeä 4.0 Kansainvälinen (CC BY 4.0). <http://www.hri.fi/fi/dataset/helsingin-piirijako>

Kuva 4. Oopperalaulaja Aino Ackté'n huvila keväällä 2014 ©Milja Luostarinen

Kuva 5. Villa Hällebo tammikuussa 2014 ja elokuussa 2016

Kuva 6. Kuvakollaasi Laajasalon keskustasta vuosina 2016-2017 (Uusi ostoskeskus rakentuu syksyllä 2017; moottoritiemäinen Laajasalontie kuvattuna jo puretulta ylikulkusillalta 2016; Laajasalon ostoskeskuksen purkua vuonna 2017) ©Milja Luostarinen

Kuva 7. Helsingin ja Laajasalon väkiluvun kehitys vuodesta 1962 vuoteen 2026. Lähde aluesarjat.fi –palvelun taulukko: Helsingin koko väestö ja ruotsinkieliset 1.1.1992-2016 sekä väestöennuste 1.1.2017 – 2026

Kuva 8. Suomen kaavoitusjärjestelmä

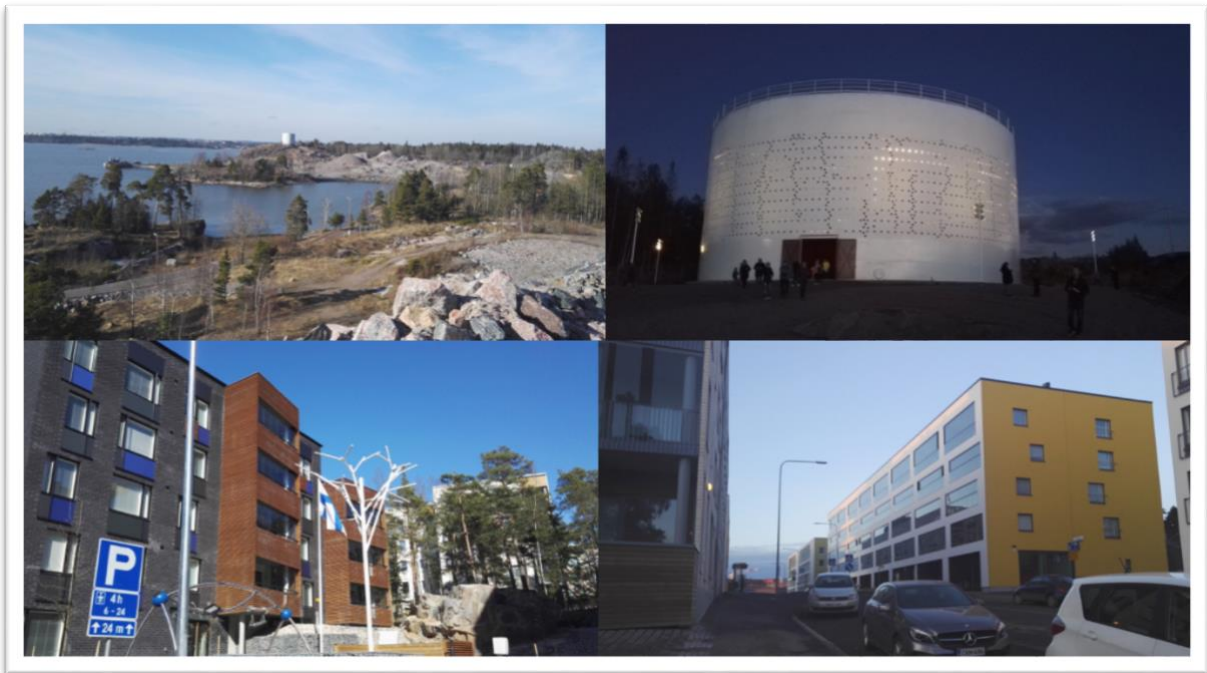
1. Johdanto

Ihminen on muovannut elinympäristöään vuosituhsia. Teollistumisen ja sitä seuranneen kaupunkien kasvun myötä kaupunki- ja aluesuunnittelusta tuli järjestelmällisempää ja julkisen vallan hallinnoimaa (Jauhiainen & Niemenmaa 2006). Suunnittelulla on haluttu rakentaa alueista taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestäviä. Lähtölaukauksen julkisen puolen kiinnostukselle kaavoitukseen antoi teollistumisen sivutuotteena kehittynyt sosiaalisen eriarvoisuuden kasvu sekä muut sosiaaliset ja ekologiset ongelmat. Lukuisia suunnitteluteorioita on kehitetty ja niiden avulla on suunniteltu asuinalueita, joita on sittemmin sekä ihailtu että kritisoitu – tai vain kritisoitu. Suunnitteluteoriat harvoin toteutuvat sellaisenaan käytännössä, sillä tilassa eletään konkreettisesti ja siitä kehiteltävät teoriat etääntyvät todellisuuspohjaltaan abstrahointien myötä (Lefebvre 1991).

Tämä käytännön ja teorian välinen kuilu, asukkaiden eletyn tilan ja suunnittelijoiden abstraktin tilan välinen ero sekä käytännön toimien tila ovat tämän tutkimuksen keskeinen teema. Helsingissä on käynnissä suuria rakennusprojekteja erityisesti vanhoilla satama-alueilla kuten Kruunuvuorenrannassa, Kalasatamassa ja Jätkäsaarella sekä Keski-Pasilassa. Pelkästään näille uusille asuinalueille arvioidaan tulevan yli uutta 75 000 asukasta (Helsingin kaupunki 2017a). Vaikka asuinalueet rakentuvat näissä tapauksissa vanhoille teollisuusalueille, ovat ne silti olleet osa kaupunkirakennetta jo kauan, eivätkä kaikki muutokset tässäkin tapauksessa saa kaikilta osallisilta pelkästään kiittävää palautetta. Tämän tutkimuksen tarkoituksena on tapaustutkimuksen muodossa selvittää, miten suunnittelijat ja asukkaat näkevät tilan ja tilankäytön muutokset, ja kokevatko nämä ryhmät yhteistoiminnallisen suunnittelun toimivana keinona vaihtaa ajatuksia ja luoda konsensusta, kuten Patsy Healey (1997) on yhteistoiminnallista suunnittelua kehittävässä teoriassaan toivonut. Samalla on tarkoitus näitä tilakäsityksiä hyödyntäen löytää mahdollisia keinoja rakentaa yhteistyöstä hedelmällisempää.

Tutkimuskohteeksi valikoitui Laajasalo Kaakkois-Helsingissä, sillä siellä rakentuu paitsi kokonaan uusi asuinalue, myös uusi ostoskeskus vanhan tilalle. Kruunuvuorenranta, joka sijaitsee Laajasalon länsiosassa, tulee olemaan noin 13 000 asukkaan kaupunginosa (Helsingin kaupunki 2017b). Suurelta osin alue rakentuu entisen öljysataman tilalle, jonka historiasta on jätetty muistoksi muutama öljysäiliö (kuva 1). Erittäin suuri muutos nykyiselle pussinperälle on luvassa 2020-luvun puolivälin tienoilla, kun Kruunusillat valmistuvat (Helsingin kaupunki 2016a). Kruunusillat tulevat yhdistämään Laajasalon raitio-, pyörä- ja

kävelytienä Helsingin kantakaupunkiin nykyisen Salmisaaren voimalaitoksen kohdalta. Tämä muuttaa Laajasalon maantieteellistä asemaa merkittävästi, sillä tähän asti saarelle on päässyt vain yhtä siltaa pitkin Herttoniemen kautta (ja kävelysiltaa Tammisalons kautta), ja aikana ennen siltaa höyrylaivoilla ja veneillä.



Kuva 1. Ylävasemmalla kuvaa täyttömäen päältä Kruunuvuorenrannasta, taustalla näkyy Helsingin keskustaa ja öljysäiliö. Alueelle rakennetaan 2030-lukuun mennessä urbaania ja merellistä asuinalueutta sekä siltayhteys Helsingin keskustaan. Yläoikealla on kuva Säiliö 468:sta, joka on muutettu valotaideteokseksi ja jätetty muistuttamaan alueen öljysataman historiasta. Alakuvissa on Gunillankallioon 2015-2016 valmistunutta asuntokantaa, Kruunuvuorenrannan rakentaminen käynnistyi täältä, lähellä vanhoja asuinalueita.

Suuret muutokset lähiympäristössä herättävät monenlaisia tunteita, kun tutut paikat muuttuvat tunnistamattomiksi ja arkipäivän rutiinit muuttuvat (Healey 1997). Aija Staffans (2004) on tutkinut asukkaiden ja kaupunkisuunnittelun kohtaamista ja toteaa, että siinä missä arkkitehdille suunnittelu on mahdollisuus, on se asukkaalle myös potentiaalinen uhka. ”Asukkaalle ympäristö on kokonaisuus, johon suunnittelu on interventio ja usein myös merkki muutoksesta” (Staffans 2004: 21). Vastakkain ovat asukkaiden paikallisuus ja paikkakokemus sekä kaavoitusinstituutioiden suunnitteluteoriat ja –käytännöt sekä poliittinen aspekti.

Suomessa asukkaiden ja kaikkien muidenkin asianosaisten osallistumisoikeus suunnitteluprosesseissa on laissa turvattu (Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999). Kaikkien siis tulisi saada äänensä kuuluviksi. Kuitenkin asukkaiden taholta nousee toisinaan esiin

kokemus heidän mielipiteidensä huomiotta jättämisestä ja tyytymättömyydestä asioiden valmisteluun. Miksi suunnittelijoiden ja asukkaiden maailmat eivät tunnu aina kohtaavan? Tähän haen vastausta muun muassa Henri Lefebvren tilan kolmijakoisuutta käsittelevästä teoksesta *The Production of Space* (1991, käänt. Nicholson-Smith; alkup. *Production de l'espace* 1974) sekä Patsy Healeyn yhteistoiminnallista suunnittelua esittelevästä teoksesta *Collaborative Planning – Shaping Places in Fragmented Societies* (1997). Lisäksi käsittelen tilan ja suunnittelun suhdetta valtaan sekä Suomen kaavoitusjärjestelmää ja –lakia. Valta kietoutuu vahvasti niin tilan hallintaan kuin suunnitteluun, ja niin Lefebvre, Healey kuin useat muutkin ovat sitä mieltä, että valta on jakautunut epätasaisesti. Vallan rakenteita tulee tunnistaa ja pyrkiä purkamaan, jotta kaikki saisivat yhtäläiset mahdollisuudet osallistua esimerkiksi alueensa kehittämiseen. Asukkaiden kriittiset kannanotot viittaavat siihen, että laista huolimatta käytännöissä on vielä kehittämisen varaa. Suunnittelijat taas saattavat kokea olevansa vain poliitikkojen päätösten armoilla ilman suuria vaikutusmahdollisuuksia alueiden kehittämisessä (mm. Puustinen 2006).

Tässä pro gradu –tutkielmassa siis perehdytään Laajasalon asukkaiden ja Laajasaloa suunnittelevien viranomaisten käsityksiin Laajasalosta ja sen tulevaisuudesta. Tausta-ajatuksena on löytää alueeseen linkittyviä käsityksiä tilasta, joiden analysoinnin pohjana toimii Lefebvren esittelemä tilan kolmijakoisuus. Samalla on tarkoitus hahmottaa, miten yhteistoiminnallisuuteen pyrkivä suunnittelu tuntuu asukkaiden ja suunnittelijoiden näkökulmasta toimivan. Tulemme kaikki erilaisista taustoista ja Healeyn (1997) mukaan suuri haaste yhteistoiminnallisessa suunnittelussa on yhteisen diskurssin luominen. Onko tällaista pystytty luomaan? Asukkaille muutokset voivat olla merkittäviä niin nostalgisista kuin käytännöllisistä syistä – lenkkeilymetsä kaadetaan tai työmatkan pituus muuttuu. On syytä kuitenkin muistaa, että suunnittelijatkin ovat aina jonkin alueen asukkaita, mutta heidän on ajateltava kaupunkia kokonaisuutena, minkä lisäksi heillä on opintojensa ja uransa kautta kerääntynyttä tietotaitoa suunnittelun traditioista, käytännöistä ja ideologioista.

Seuraavaksi lienee aika kysyä, onko tällä tutkimuksella mitään uutta annettavaa, jos kerran aihetta on jo Suomessakin tutkittu. Vastauksen voin antaa lokaliteettitutkimuksen perusajatuksella myötäillen: jokainen paikka on omanlaisensa, tietyssä ajassa ja paikassa syntynyt ja muovautunut. Koska alueet ovat kehittyneet aina hieman erilaisissa tilanteissa, eivät ne ole aina suoraan verrannollisia keskenään. Ylialueelliset muutokset voivat saada erilaisilla alueilla hyvinkin erilaisia muotoja. Mitä useampia tapauksia tutkitaan, sitä todennäköisemmin voidaan löytää toimivia ratkaisuja alueiden kehittelyyn tulevaisuudessa.

On myös syytä mainita, että olen itse viettänyt Laajasalossa niin lapsuuteni ensimmäiset vuodet kuin korkeakouluvuoteni. Häilyn siis tutkimuksessani asukkaiden ja suunnittelijoiden välimaastossa. Toisaalta ymmärrän suunnitelmien taustoja, toisaalta asukkaiden huolta alueen muutoksista. Ymmärrän myös Lefebvren ajatuksen siitä, että eletyn elämän typistäminen teorioiksi ja siten eletyn tilan muokkaaminen näiden teorioiden pohjalta ei aina tuota haluttua lopputulosta vaan se riippuu hyvin pitkälti siitä, kuinka asukkaat elävät tässä tilassa. Nyt kehitetyt tai parjatut ideat voivat tulevaisuudessa toimia loistavasti tai olla toimimatta lainkaan. Monenlaiset tilat kumuloituvat, jotkin piirteet vahvistuvat samalla kun toiset hiipuvat, eikä tulevaisuutta voi tämän vuoksi täydellisesti ennustaa.

1.1. Tutkielman rakenne

Tämä pro gradu –tutkielma alkaa tutkimuskysymyksien asettelusta, minkä jälkeen tarkastelen Laajasalon historiaa ja väestön demografiaa sekä Helsingin kaupunkiympäristön toimialaa. Tarkastelemalla näitä kohteita, on tarkoitus saada hieman kuvaa tutkimusalueiden ominaispiirteistä. Laajasalon historia ja väestödemografia antavat taustaa sille, millainen alue Laajasalosta on vuosien varrella kehittynyt, lisäksi niistä voi löytyä vastauksia siihen, miksi Laajasalon muutokset koetaan juuri niin kuin ne koetaan. Kaupunkiympäristön toimiala puolestaan vastaa Helsingin ja siten myös Laajasalon suunnittelusta, minkä vuoksi siihen on syytä tutustua myös.

Tutkimuskohteiden esittelyn jälkeen käsittelen tutkielman teoreettista viitekehystä, joka painottuu erityisesti Henri Lefebvren sosiaalisen tilan sekä Patsy Healeyn yhteistoiminnallisen suunnittelun käsitteisiin, vaikka näitä termejä käsitellään myös yleispiirteisesti. Tutkielman liittyessä vahvasti kaavoitukseen, käsittelen myös suomalaista kaavoitusjärjestelmää sekä kaavoituksen ja tilan poliittisuutta ja suhdetta valtaan. Tämän jälkeen esittelyssä ovat tutkielmassa käytetyt aineistot ja menetelmät. Aineiston ja menetelmien jälkeen on vuorossa aineiston analyysi, missä esittelen ja samalla analysoin tutkielmassa käytettyjä asiakirjoja, haastatteluita, asukasiltoja sekä yleiskaava.fi-sivuston keskusteluita. Lopuksi vedän yhteen näistä esiin nousseita teemoja niin asukkaiden kuin asiantuntijoiden osalta ja etsin niiden taustalta löytyviä vaikuttimia.

1.2. Tutkimuskysymykset ja tavoitteet

Tutkielman tavoitteena on ollut selvittää Lefebvren tilajaon kautta asukkaiden ja viranomaisten tilakäsityksien pohjalla olevia ideologioita ja ajatuksia – sitä miten sosiaalisessa vuorovaikutuksessa rakennetaan tilakäsitystä. Kaikkia taustatekijöitä on mahdotonta saada esiin, sillä koostumme monimutkaisista sosiaalisista verkostoista, joissa monenlaiset ideologiat, tapahtumat ja ajatukset risteävät ja kerrostuvat mitä moninaisimmin tavoin. Etsin kuitenkin diskurssianalyysin keinoin näitä tilanrakennustapoja ja yritän Healeyn yhteistoiminnallisen teorian ajatusta noudatellen katsoa, löytyisikö niiden ymmärtämisestä avain entistä parempaan kommunikaatioon suunnittelussa.

Ennako-oletuksena on, ettei ole mahdollista luoda kaikkia täydellisesti tyydyttävää kaavoitusta, sillä täysin vastakkaisia ajatuksia samasta kohteesta tuskin on mahdollista toteuttaa. Lienee kuitenkin mahdollista luoda sellaisia suunnittelukäytäntöjä ja erityisesti diskursseja, joissa sekä asukkaille että kaavoittajille jää olo suuremmasta mahdollisuudesta vaikuttaa asioihin. Healeyn ajatuksena on yhteistyön avulla luoda uusia diskursseja ja ymmärtää samalla omia ja muiden lähtökohtia erilaisten intressien taustalla. Tulisi siis löytää uusia kommunikaation keinoja ja uusia tapoja keskustella, jotta päästäisi askel askeleelta kohti paremmin toimivaa suunnittelusysteemiä. Systeemiä, jossa myös hiljaisten ääni kuuluu eikä yksittäinen intressiryhmä hallitse koko suunnittelukenttää.

Suoranaista maailman mullistavaa vastausta tämä tutkimus ei tuota, mutta kuten tilakin, myös monet teoriat kehittyvät hiljalleen useiden eri tutkimuksien myötä. Pienetkin askeleet toisaalla saattavat siivittää tutkimusta eteenpäin muualla, kohti täydellistä yhteissuunnittelun murrosta tai ainakin hieman parempia käytäntöjä. Lokaliteettitutkimus on opettanut, että samat valtakunnalliset tai globaalit tapahtumat eivät vaikuta alueilla samalla tavoin alueiden erilaisten historioiden ja tilan vuoksi (mm. Katajamäki 2016; Haarni ym. 1997). Sen vuoksi tässä on kyse tapaustutkimuksesta Laajasalossa, jonka tarkoituksena ei ole suoranaisesti luoda uutta yleistettävää tietoa, vaan pikemminkin syventää ymmärrystä kohteesta painottamalla laadulliseen tutkimukseen liittyviä seikkoja (Saaranen, Kauppinen & Puusniekka 2006).

Tarkkaa alkuhypothesia, jonka todistamiseen tai kumoamiseen pyrkisin, en ole tutkimukselleni määritellyt, sillä diskurssianalyysiä hyödyntävässä tutkimuksessa se ohjaisi liikaa tutkimusta ja jättäisi näin mahdollisesti jotain olennaista huomioimatta (Jokinen, Juhila & Suoninen 1993). Sen vuoksi myös tutkimuskysymykset ovat hyvin yleispiirteisiä:

1. Millaisena Laajasalo näyttäytyy asukkaiden eletyn tilan kautta?
2. Millaisena Laajasalo näyttäytyy viranomaisten abstraktin tilan tarkastelun kautta?
3. Miten nämä kaksi tilaa sekä spatiaaliset käytännöt kohtaavat? Dominoiko jokin näistä muita merkittävästi? Onnistuuko konsensuksen luominen niiden välillä?

2. Tutkimuskohteet

2.1. Laajasalo

2.1.1. Laajasalon historiasta



Kuva 2. Laajasalo sijaitsee Kaakkois-Helsingissä. Asutus keskittyy isoimmille saarille ja monet pienemmät saaret kuuluvat Puolustusvoimille (kartta Helsingin opaskartta 2016).

Kaakkois-Helsingissä sijaitsevaan (kuva 2) reilu 18 000 asukkaan Laajasalon kaupunginosaan kuuluvat alueet ovat Yliskylä, Jollas, Hevossalmi, Santahamina, Kruunuvuorenranta, Vartiosaari, Tullisaari, Villinki ja Itäsaaret (kuva 3). Näistä Vartiosaaressa, Villingissä ja Itäsaarilla on pääosin kesäasutusta, ja saarille pääsee vain vesiteitse. Laajasalolla on pitkä historia, sillä Santahamina oli ehdolla jo Helsingin ensimmäiseksi sijainniksi Kustaa Vaasan

aikoihin. Alueella on ollut muutamia talonpoikia sekä kalastajia jo 1500-luvun lopusta alkaen, minkä lisäksi alueen kolmen kartanon, Degerön, Tullisaaren ja Stansvikin historia ulottuu ainakin 1600-luvulle. Jollaksen kartanon historia ulottuu aina 1800-luvulle (Helsinki alueittain 2016; Helsingin kaupunki 2017c; Kähre ym. 1996).

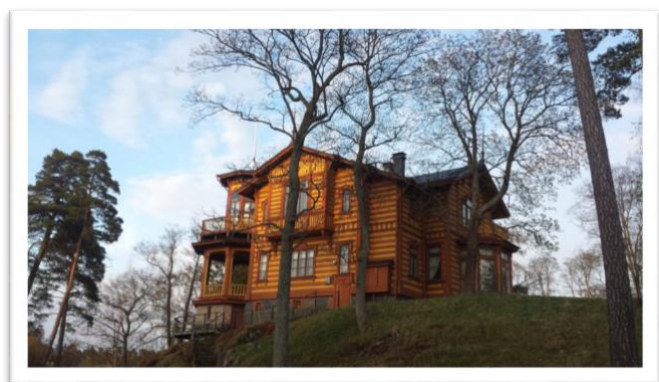
Muutamia kartanoalueiden rakennuksia on säilynyt 1800-luvulta aina näihin päiviin asti. Yhden näistä, Degerön kartanoon kuuluneen Ylistalon, Laajasalo-Degerö Seura r.y. vuokrasi käyttöönsä kaupungilta ja kunnosti sen kokonaan (Laajasalo – hyvä paikka asua... 2017). Stansvikin kartanoalueella on säilynyt useampia rakennuksia asuinkäytössä (Alue ja tilat



Kuva 3. Kartassa näkyvät Laajasalon osa-alueet, jotka ovat asukasluokunsa mukaisessa järjestyksessä: Yliskylä, Jollas, Hevossalmi, Santahamina, Kruunuvuorenranta, Vartiosaari, Tullisaari, Villinki ja Itäsaaret. Itäsaaret eivät näy kartalla kokonaan.

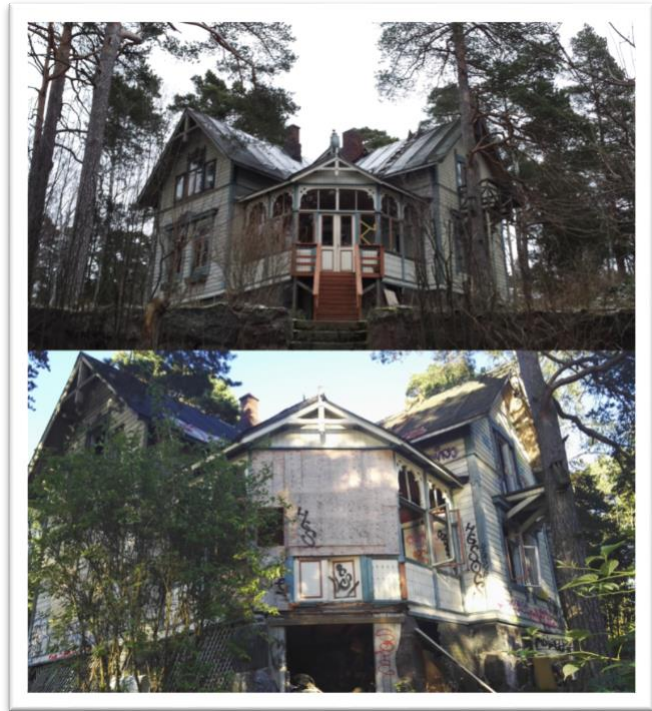
2017), ja Tullisaaren säilyneistä rakennuksista tunnetuin lienee kuuluisan oopperalaulaja Aino Acktén huvila, joka tosin odottaa rapistuneena kunnostustaan (kuva 4).

Laajasalolla on rannikkoa noin 25 kilometriä (Salla 2017) ja aina 1950-luvulle asti saarelle pääsi lähinnä vesiteitse. Sen vuoksi kartanoelämän vilkastuminen 1800-luvun Laajasalossa toi mukanaan myös höyrylaivaliikenteen, kun sen ajan säätyläisyhteisö halusi tulla alueelle nauttimaan maalaisidyllistä (Helsingin kaupunki 2017c). 1800-1900-lukujen taitteessa kesähuviloiden määrä alkoi kasvaa merkittävästi, kun yhä useammat halusivat viettää kesän maaseudulla. Jotkut tämän ajan huviloista ovat säilyneet: osa asuttuina, osa Kruunuvuorenrannan hylättyjen huviloiden tapaan rapistuen ja



Kuva 4. Aino Acktén huvila Helsingin Tullisaarella. Suojeltu talo on vielä melko hyvässä kunnossa, mutta 2011 sieltä löydettiin kosteusvaurio, joka odottaa kunnostusta (Aino Acktén huvilan... 2017).

rappioromantiikkaa etsiviä houkuttaen (syksyyn 2017 mennessä valitettavasti lähes kaikki Kruunuvuoren hylätyt huvilat on joko poltettu ja/tai purettu; kuva 5.). Myöhemmin alueelle rakennettiin omakotitaloja, mutta suurin rakennuskausi ajoittui 1960- ja 1970-lukujen maaltamuuton aikaan, jolloin rakennettiin noin neljä viidesosa alueen nykyisestä rakennuskannasta (Helsinki alueittain 2016). Tämän jälkeen rakentaminen on ollut pienempää, enimmäkseen pientaloja ja rivitaloja muun muassa Jollakseen.



Kuva 5. Villa Hällebo Kruunuvuoren hylätyjen huviloiden parhaimmassa kunnossa oleva rakennus. Rakennuksen kunto on huonontunut nopeasti, sillä ylempi kuva on tammikuulta 2014 ja alempi elokuulta 2016. Ilkivallalla on ollut osuutta asiaan, sillä huvilojen seiniä on täytetty graffiteilla ja muutamat huvilat ovat joutuneet tuhopolton kohteeksi.

Nyt alueella on meneillään

Kruunuvuorenrannan rakentaminen, joka on alkanut Gunillankallion täydennysrakentamisella, siirtyä vähitellen kohti rantaa ja valmistunee 2030-luvulle tultaessa. Kruunuvuorenrantaan rakennetaan kodit noin 13 000 uudelle asukkaalle, joita on muuttanut alueelle vuodesta 2015 lähtien (Helsingin kaupunki 2017b). Alueen rakentaminen mahdollistui, kun Vuosaaren satama valmistui ja sinne siirrettiin Sörnäisten sataman (Kalasatama), Länsisataman konttisataman (Jätkäsaari), Laajasalon öljysataman (Kruunuvuorenranta) sekä Pasilan tavarajunaliikenteen toiminnot (A-Insinöörien... 2008). Näille entisille satama-alueille on tehty valtava kunnostustyö ja nyt niistä pyritään tekemään uusia urbaanin merellisiä asuinalueita.

Jätkäsaari sekä Kalasatama ovat luontaisesti lähellä Helsingin keskustaa, mutta Laajasalo on ollut todelliselta matka-ajaltaan hyvin syrjäinen ”pussinperä”. Linnunteitse Kruunuvuorenrannan kärjessä olevalta Öljysäiliö 468:lta (kuvassa 1) on Helsingin päärautatieasemalle noin neljä kilometriä, mutta teitä pitkin matkaa kertyy noin 11 kilometriä. Jotta alue pysyisi tulevaisuudessakin vetovoimaisena asuinalueena, eivätkä ruuhkat tukkisi Herttoniemen kautta kulkevaa ainoaa poistumisreittiä, on päätetty rakentaa silta Laajasalosta

keskustaan. Kolmesta sillasta koostuvat Kruunusillat tulee valmistuessaan olemaan Suomen pisin silta (1200 m). Sillan on suunniteltu kulkevan Kruunuvuorenrannasta Korkeasaaren kautta keskustaan, ja sitä pitkin voivat kulkea pikaraitiovaunut, kävelijät, pyöräilijät ja hälytysajoneuvot (Helsingin kaupunki 2016a). Kaupunginvaltuustossa käytiin vielä maaliskuun 2017 alussa keskustelua siitä, tulisiko Kruunusilloilla sallia öiseen aikaan bussi- ja taksiliikennettä, kun

raitiovaunut eivät enää kulje (Oksanen 2017). Muutos ei saanut kannatusta, joskin öisen raitioliikenteen mahdollisuutta pohdittiin. Uutta Helsinkiä -sivustolla mainitaan, ettei siltaa ole suunniteltu autoliikenteelle vaan sen muuttaminen vaatisi nykyisten suunnitelmien muutosta (Helsingin kaupunki 2017b).

Kruunuvuorenrannan myllerryksen lisäksi Laajasalon keskusta on muutosten kourissa. Vanhan ostoskeskuksen viereen rakennetaan uutta ja isompaa ostoskeskusta, jonka tiloihin mahtuvat kahden ruokakaupan ja apteekin lisäksi myös kirjasto, nuorisotalo, kuntosali, ravintoloita sekä monia muita liikkeitä, joita saarelta on puuttunut tai joiden nykyiset tilat ovat aikansa eläneitä (Laajasalon uusi ostoskeskus... 2017). Tämän jälkeen vanha ostoskeskus sekä kirjaston rakennus puretaan ja niiden tilalle rakennetaan kerrostaloja ja puistikko. Laajasalon keskusta tulee näin tiiviimmäksi. Kruunuvuorenrantaan rakennetaan vielä myöhemmin useita palveluita, joten ostoskeskuksen alue ei jää saaren ainoaksi palvelukeskittymäksi.

Samaan aikaan Laajasalon moottoritiemäistä päätietä (kuva 6.) bulevardisoidaan, jotta sen varteen saadaan lisää asuintaloja ja alueesta tulee käveltävämpi, jalankulkukaupunki autokaupungin sijaan (Jompero 2017). Tulevaa bulevardia on jo aloitettu ostoskeskuksen lähelle sijoitetulla liikennevaloristeyksellä. Tulevaisuuden suunnitelmat lienevät myös



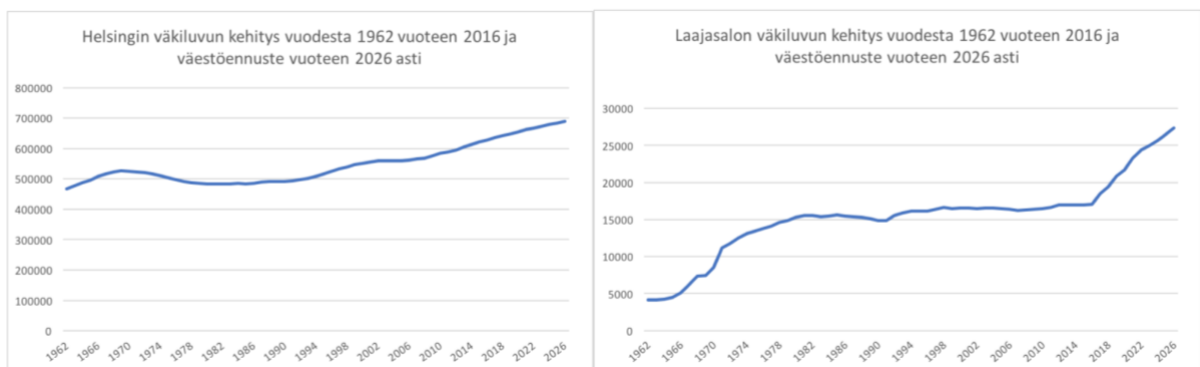
Kuva 6. Ylhäällä Laajasalon uusi ostoskeskus kohoaa Laajasalontien varteen. Alakuvassa vasemmalla moottoritiemäinen Laajasalontie jo puretulta ylikulkusillalta kuvattuna. Taka-alalla oikealla näkyy uusi Nuorisosäätien talo. Oikealla alhaalla vanhan ostoskeskuksen rakennuksia puretaan.

huomioitu uuden Nuorisosäätiön talon suunnittelussa, sillä sen kaikki parvekkeet ovat pois päin Laajasalontieltä, jota kohti osoittavat vain rappukäytävän ikkunat.

2.1.2. Laajasalon demografinen rakenne

Laajasalo on Helsingin suurin saari (Laajasalo – hyvä paikka...2017) ja reilu neljännes sen pinta-alasta on puistoa tai metsää (Helsinki alueittain 2016). Tämän vuoksi asukastiheys on Laajasalossa Helsingin keskiarvoa huomattavasti pienempi. Laajasalossa, kuten myös Helsingissä keskimäärin, on eniten kerrostaloja. Muusta kaupungista poiketen alueella on kuitenkin lähes yhtä paljon pientaloja. Tämä on yksi syy siihen, miksi alueella asutaan väljemmin ($36,9 \text{ m}^2$ / henkilö) kuin Helsingissä keskimäärin ($33,8 \text{ m}^2$ / henkilö). Laajasalon asukastiheys on 1083 asukasta neliökilometrillä, siinä missä se koko Helsingissä on keskimäärin 2902 asukasta/km². Työpaikkojen osuus on vielä pienempi, 141 työpaikkaa neliökilometrillä (vrt. Helsingin 1752 tp/km²). Laajasalo on selkeästi asuinalue eikä työpaikka-alue. Jopa Kaakkois- Helsingin keskiarvoon (529 työpaikkaa neliökilometrillä) verrattuna luku on pieni, tosin Kaakkois-Helsinkiin kuuluu myös Herttoniemen teollisuusalue, jossa on pääosin työpaikkoja ja hyvin vähän asutusta.

Helsinki on kasvanut vuodesta 1962 lähtien melko tasaisesti Laajasaloon verrattuna (kuva 7). Laajasaloon valmistui 1970-luvulla iso osa alueen rakennuskannasta ja nyt parhaillaan rakentuva Kruunuvuorenranta tulee nostamaan asukaslukua vielä noin kymmenellätuhannella.



Kuva 7. Helsingin ja Laajasalon väkilukujen kehitykset vuodesta 1962 vuoteen 2016 ja väestöennuste vuoteen 2026 asti.

Lisäksi Laajasalontien varrelle ja ostoskeskuksen ympäristöön tulee paljon täydennysrakentamista, mitkä osaltaan vielä nostavat saaren väkilukua. Nämä muutokset näkyvät Laajasalon väkiluvussa ja sen ennusteessa kuvassa 7.

Taulukko 1. Helsingin, Kaakkois-Helsingin ja Laajasalon tunnuslukuja (Helsinki alueittain 2016).

		Koko Helsinki	Kaakkois-Helsinki	Laajasalo
Äidinkieli	Suomenkieliset	80,20 %	81,80 %	84,20 %
2016	Ruotsinkieliset	5,70 %	5,90 %	6,40 %
	Vieraskieliset	14,00 %	12,20 %	9,40 %
Koulutustaso	Perusaste	26,70 %	27,10 %	25,90 %
2014	Keskiaste	33,10 %	32,10 %	30,70 %
	Korkea-aste	40,20 %	40,90 %	43,40 %
Tulot	Asuntokuntien mediaanitulot	€39 641,00	€40 535,00	€47 589,00
2014	Pienituloiset asuntokunnat	13,90 %	12,80 %	10,50 %
Asunnot	Pientaloasunnot	13,20 %	18,00 %	35,10 %
2015	Vuokra-asunnot	46,30 %	48,60 %	37,20 %
Työllisyys	Työttömyysaste	12,40 %	12,90 %	11,00 %
2015	Pitkäaikaistyöttömyys	38,40 %	40,40 %	38,30 %
	Nuoristotyöttömyys	10,40 %	11,50 %	8,10 %
Aluesuhdelukuja	Asukkaita / km ²	2902	1957	1083
2016	Työpaikkoja / km ²	1752	529	141
	Kerrosala / ha	2195	1306	623

Helsingiläisten keskiarvoon verrattuna alueen väestö on tällä hetkellä hieman korkeammin koulutettua ja parempituloista. Myös pienituloisia asuntokuntia sekä vuokra-asuntoja on vähemmän. Työttömyysaste on muuta Helsinkiä matalampi, mutta toisaalta pitkäaikaistyöttömien osuus on samaa luokkaa muun Helsingin kanssa. Laajasalo ei ole kuitenkaan alueena homogeeninen. Esimerkiksi Kruunuvuorenrannassa (joka sisältää nyt rakentuvan alueen lisäksi Suomen rikkaimpiin postinumeroalueisiin kuuluvan Kaitalahden) keskitulot vuonna 2015 olivat lähes 20 000 euroa suuremmat kuin Laajasalossa keskimäärin ja Jollaksessakin reilu 15 000 euroa suuremmat (Aluesarjat.fi - Helsingin 15 vuotta täyttänyt...2017). Yliskylässä tulot ovat taas lähellä Helsingin keskiarvoa. Jollaksen ja Kruunuvuorenrannan alueet ovat lisäksi pientalovaltaisia ja vuokra-asuntojen osuus niissä on Laajasalon keskiarvoa pienempi (Aluesarjat.fi - Helsingin asunnot... 2017).

Laajasalossa asuu keskimääräistä enemmän suomen- ja ruotsinkielisiä, kun taas vieraskielisten osuus on selkeästi pienempi muuhun Helsinkiin verrattuna. Siinä missä muualla Helsingissä kolme puhutuinta vierasta kieltä ovat venäjä (19,5 %), viro/eesti (13,5 %) ja somali (9,8 %), ovat Laajasalon kolme puhutuinta vierasta kieltä venäjä (30,6 %), viro/eesti (14,1 %) ja arabia (6,9 %). Venäjänkielisten osuus Laajasalossa on huomattavasti suurempi kuin muualla Helsingissä keskimäärin.

2.2. Helsingin kaupunkiympäristön toimiala (ent. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto)

Tässä tutkimuksessa suunnittelijoiden ja siten abstraktin tilakäsityksen (josta lisää teoriaosuudessa) edustajana toimii Helsingin kaupunkiympäristön toimiala, sillä se vastaa koko Helsingin ja siten myös Laajasalon kaavoituksesta. Kesäkuun ensimmäisenä päivänä 2017 Helsingin kaupungin organisaatorakenne muuttui täysin, mikä tarkoitti mm. Helsingin ympäristökeskuksen, kaupunkisuunnitteluviraston, rakennusviraston, rakennusvalvontaviraston, kiinteistöviraston, tukkutorin ja asuntotuotantotoimiston lakkauttamista ja yhdistämistä Helsingin kaupunkiympäristön toimialaksi (Helsingin kaupunki 2017d).

Tämä uusi toimiala hallinnoi neljää kokonaisuutta, jotka ovat Maankäyttö ja kaupunkirakenne, Rakennukset ja yleiset alueet, Palvelut ja luvat sekä toimialan hallinto- ja tukipalvelut. Entiset päätöksiä hyväksyneet lautakunnat on myös lakkautettu ja niiden tilalla ovat toimialan viranhaltijat, jotka vastaavat päätöksistä. Toimialaan kuuluvat myös Helsingin kaupungin pelastuslaitos ja HKL, mutta ne jatkavat toimintaansa erillisinä kokonaisuuksina.

Tutkimuksen kannalta olennaisin kokonaisuus Helsingin kaupunkiympäristön toimialalla on Maankäyttö ja kaupunkirakenne, sillä se vastaa yleis- ja asemakaavoituksesta, liikenteen ja katujen suunnittelusta sekä kaupunkitilan ja maiseman suunnittelusta. Täten kyseisen kokonaisuuden työntekijöillä lienee selkein visio Laajasalon tilasta ja tulevaisuudesta. He myös suunnittelua, arkkitehtuuria, maantiedettä tai muita vastaavia aineita opiskelleina ymmärtävät tilaa tieteen näkökulmasta, abstraktioina, joita tutkin pro gradussani.

Tutkimuksessani haastattelen yhtä viraston kaavoittajaa sekä analysoin viraston tekemiä selvityksiä ja raportteja. Näistä on tarkoituksena löytää viranomaisten käsitys siitä, miten Laajasalo näyttäytyy paperilla, kaavoissa ja suunnitelmissa. Itse raportit on tehty ennen kesäkuun organisaatiomuutosta, minkä vuoksi niiden tekijänä on Helsingin

kaupunkisuunnitteluvirasto. Puhun tämän vuoksi raporttien analyysiosuoksissa molemmista, painottaen kuitenkin viraston uutta nimeä.

3. Teoreettinen viitekehys

Tässä osiossa käsitellään tutkimuksen kannalta olennaisimpia käsitteitä ja teorioita. Ehkä tärkeimpänä niistä esitellään aluksi tilan käsitettä, erityisesti Henri Lefebvren ajatusta tilan kolmijakoisuudesta. Lisäksi sivutaan tilaan liittyvää vallan aspektia sekä tilan yleisiä määritelmiä. Tilan jälkeen käsitellään lyhyesti paikkaa, joka on yksinkertaisesti kokemuksiin ja muistoin varustettu sijainti. Sen jälkeen vuorossa on suomalaisen kaavoitusjärjestelmän ja suunnittelun poliittisuuden teemat. Lopuksi vielä perehdytään osallistavaan suunnitteluun, jota käsittelee mm. Patsy Healey teoksessaan *Collaborative Planning – Shaping Places in Fragmented Societies* (1997). Näitä teemoja peilaan myös hieman Sipilän hallituksen käynnistämään aluehallinnon muutosprosessiin, jossa kunnan alueellinen itsehallinto on muuttumassa ja maakunnat saamassa uudenlaisen roolin (Moisio & Soininvaara 2017). Kaikki nämä yhdessä pohjustavat tutkimuksen empiriaosuutta, jossa tutkitaan Laajasalossa asuvien ja Laajasaloa suunnittelevien tilakäsityksiä ja kokemuksia yhteistoiminnallisesta suunnittelusta sekä etsitään mahdollisia uusia keinoja parantaa yhteistoiminnallisen suunnittelun toimintaa ainakin Laajasalon tasolla.

3.1. Tila ja paikka

3.1.1. Tilasta yleisesti

Tilan (*space*) käsitettä ovat kehitelleet monet filosofit, maantieteilijät, sosiologit, matemaatikot ja muut pohdiskelijat jo vuosisatojen ajan. Nämä moninaiset näkökulmat ovat kuitenkin tehneet käsitteestä monimutkaisen ja osin dualistisen jaottelullaan mentaalisen ja fyysisen tilan välillä. Tutkimukseni pääpaino on Henri Lefebvren tilan sosiaalisen tuotannon määritelmässä (Lefebvre 1991), jota käsittelen tilan yleispiirteisen määrittelyn jälkeen.

Tila voidaan jakaa absoluuttiseen, relationaaliseen ja relatiiviseen tilaan. Absoluuttinen tila on olemassa ihmisen mielestä riippumatta, se on maantieteestä tuttuja sijainteja ja etäisyyksiä, esimerkiksi koordinaatteja (mm. Ridell ym. 2009). Relatiivinen tila puolestaan on suhteellinen ja tilanteesta riippuvainen, se voi määrittyä esimerkiksi aika- ja

kustannusetäisyyksien perusteella (mm. Jauhiainen & Niemenmaa 2006; Häkli 1999). Relationaalinen tila sen sijaan on absoluuttisen tilan ”vastakohta”, se on luonteeltaan ensisijaisesti sosiaalinen. Se syntyy sosiaalisessa kanssakäymisessä ja vaihtelee paikasta toiseen (Ridell ym. 2009). Häklin (1999) mukaan sosiaalinen tila on syntynyt erityisesti humanistisen metodologian piirissä, missä korostettiin tilan syntyä yhteiskunnallisessa kontekstissa ja oltiin kiinnostuneita eletystä ja koetusta tilasta. Tätä sosiaalista tilaa myös Lefebvre käsittelee teoksessaan.

Laajasalon ostoskeskuksen tapauksessa sen absoluuttinen sijainti on 60°10'48.1"N 25°03'09.6"E ja sieltä on Rautatieasemalle noin 9,2 kilometriä autoteitä pitkin. Suhteellisesti tämä matka on pidempi kuin samanpituinen matka ruuhkattomalla ja liikennevalottomalla maantiellä, sillä matkaan kuluu enemmän aikaa. Myös kulkumuoto vaikuttaa suhteelliseen etäisyyteen, autolla pääsee yhtä kyytiä perille, julkisilla on vaihdettava Herttoniemessä bussista metroon. Relationaalisena tilana ostoskeskus on kohtaamisten ja erilaisten kaupankäyntiin liittyvien toimintojen tapahtumapaikka. Sen kuppiloissa voi tavata tuttujaan ja tutustua uusiin ihmisiin, mutta toisille se saattaa humalaisten aiheuttaman melun ja levottomuuden vuoksi olla pikemminkin epämiellyttävä paikka, jossa hoidetaan vain pakolliset käynnit tai jota vältellään kokonaan.

Tilaa ei voida käsitellä käsittelemättä valtaa, sillä yhteiskuntaa voidaan hallita muun muassa tilan institutionaalisella tuottamisella (Haarni ym. 1997). Kaupunkien suunnittelukin on ollut laajimmassa merkityksessään tilan, maan, omistusoikeuden ja urbaanien palveluiden tarjoamisen organisoimisen hallinnointia (Healey 1997). Suomessa kunnilla on ollut sotien jälkeen vahva alueellinen itsehallinto ja siten mahdollisuus päättää mm. kunnan kaavoituksesta. Nyt kuitenkin tähän on tulossa muutos, kun hallitus on vuodesta 2015 alkaen suunnitellut uudenlaista mallia, jossa maakunnat saisivat myös itsehallinnon (Moisio & Soininvaara 2017). Tämä vaikuttanee myös tilallisuuteen, jos maakunnan merkitys alueen hallinnoinnissa, kaavoituksessa ja suunnittelussa kasvaa. Yhteiskunnan päätökset pohjaavat tietoon, jota saadaan muun muassa tilastoista, kartoista ja tutkimuksista, joita tuotetaan mahdollisimman yhdenmukaisin menetelmin (Häkli 1997). Tieto ei kuitenkaan ole neutraalia ja epäpoliittista, vaikka se sellaisena haluttaisiinkin esittää, vaan myös abstraktit tilan representaatiot (joista lisää seuraavassa kappaleessa) vaikuttavat siihen, mitä kuvataan tai jätetään kuvaamatta ja miten niitä kuvataan. Lefebvren mukaan nämä abstraktiot ovat saaneet yhteiskunnissa yhä enemmän valtaa ja siksi ne voivat dominoida ja pelkistää elettyä tilaa.

Tilan ja vallan suhde on monipuolinen ja sitä pystyn tässä tutkimuksessa käsittelemään vain pintapuolisesti. Palaan siihen vielä muissa teoriaosuuden kappaleissa. Ennen niihin perehtymistä on vielä syytä huomioida tilan ja ajan kietoutuneisuus toisiinsa niin yhteiskunnan käytännöissä kuin yksilön elämässä (Koskela 1994). Ihminen voi toimia vain tietyn tila-aika-polun puitteissa, rajallisen resurssin käyttötavat määrittävät, mihin kaikkeen päivän kuluessa riittää aikaa. Spatiaalisen suunnittelun myötä syntyneet tilankäytön muodot vaikuttavat siihen, kuinka paljon aikaa meillä kuluu eri toimiin ja mihin meillä lopulta on aikaa. Pitkä työmatka tai palveluiden heikko saavutettavuus ovat poissa vapaa-aikaan ja ihmissuhteisiin käytetystä ajasta.

Nämä tässä mainitut tilan ominaisuudet ovat olennaisia tilan tutkimisen kannalta, mutta seuraavassa osiossa perehdyn syvällisemmin tätä tutkimusta erityisesti ohjaavaan Henri Lefebvren tilakäsitykseen.

3.1.2. Tila Henri Lefebvren mukaan

Henri Lefebvren teos *The Production of Space* (Lefebvre 1991; alkup. *Production de l'espace* 1974) käsittelee hänen uransa aikana kehittämää tilan luonnetta koskevaa teoriaa.

Teoksessaan hän pyrkii tuomaan esiin tilan tuottamisen eri aspekteja eikä niinkään luomaan diskurssia aiheesta. Lefebvren kantava ajatus tilan synnyssä on sen sosiaalinen luonne. Tila ei synny ja kehity tyhjiössä vaan sosiaalisessa vuorovaikutuksessa ja historiallisessa kontekstissa – jokainen yhteisö luo oman tilansa. Siirtyminen (tilan) mallista toiseen täytyy siis sisältää uuden tilan tuottamisen, jonka taustalla on muutos yhteiskunnassa ja sen tapahtumissa. Erilaiset ryhmät voivat tunnistaa toisensa ja luoda itsensä subjekteina vain, jos ne tuottavat tilaa (1991: 416). Andersson (1997: 112) tiivistää Lefebvren ajatuksen: ”tilat ovat todellisuudessa moneen kertaan tuotettuja ja edustavat näin ollen tulosta, joka on syntynyt sosiaalisten, taloudellisten ja poliittisten konfliktien seurauksena”.

Lefebvren antia ovat tilan tuottamisen erilaiset muodot, joista hän pohdiskeli erityisesti abstraktin ja eletyn tilan välistä ristiriitaa. Abstrakti tila on arkkitehtien, suunnittelijoiden ja insinöörien tilaa, jolla he yrittävät mallintaa elettyä elämää. Nämä abstraktit mallit eivät lukuisten pelkistysten ja yleistysten jälkeen enää toimi eletyssä elämässä, mutta silti niiden avulla suunnitellaan sekä luodaan alueita ja rakennuksia, jotka tulevat osaksi elettyä tilaa asettaessaan tilalle ennakkoehtoja toimintojensa ja muotojensa kautta. Jako abstraktin ja materiaalisen tilan välillä aiheuttaa kuitenkin helposti vastakkainasettelua, minkä vuoksi

Lefebvre kehitti tilan trialektiikkaa (trialectics). Tämän mukaan tila rakentuu kolmesta momentista, jotka ovat:

- 1) Käsitteellistetty tila (l'espace conçu; conceived/conceptualised space)
- 2) Arkiymmärryksen havaittu tila (l'espace perçu; perceived/routinized space)
- 3) Eletty tila (l'espace vécu; lived space)

Näille määritelmille hän antaa myös spatiaaliset vastineet, jotka ovat samassa järjestyksessä: tilan representaatiot, spatiaaliset käytännöt sekä representaatioiden tilat. Nämä kaikki osallistuvat tilan rakentamiseen, mutta vaihtelevissa määrin ja yksi niistä voi dominoida muita.

Tilan representaatiot ovat abstrakteja, mutta ne vaikuttavat sosiaaliin ja poliittisiin käytäntöihin sekaantumalla ja muovaamalla spatiaalista tekstuuria, joka perustuu ideologioihin ja tietoon. Vaikka tilan representaatiot ovat kuvitteellista ja abstraktia tilaa, on niillä tärkeä roolinsa tilan rakentumisessa, minkä lisäksi Lefebvren mukaan tilan representaatiot eli käsitteellistetty tila pyrkii dominoimaan lähes kaikissa yhteisöissä eli tuotannon muodoissa, ja tilan käsite yleensäkin pyrkii kohti merkkien systeemiä. Haarni ja muut (1997: 29) pohtivat teoksessa *Tila, paikka ja maisema – tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*, kuinka eletty ja koettu maailma jää usein toissijaiseksi järkeilyn maailmassa. Tieto luokitellaan rationaaliseksi ja rationaalisuudella on valtaa. Vallan ja rationaalisuuden suhdetta käsitellen syvällisemmin suunnittelun ja tilan poliittisuutta käsittelevässä kappaleessa, vaikka jo nyt on sanottava, että suunnittelu on pyrkinyt pois pelkän rationaalisuuden varassa tehtävästä päätöksenteosta (Healey 1997).

Tilan representaatiot eivät kuitenkaan yksin luo tilaa vaan mukana ovat myös spatiaaliset käytännöt sekä representaatioiden tila. Spatiaaliin käytäntöihin kuuluvat roolit ja rutiinit varmistavat tietynlaisen jatkuvuuden ja koheesion yhteiskunnissa tukien samalla tuotantoa ja lisääntymistä. Koheesiolla tarkoitetaan muun muassa yhteisön jäsenten taattua pätevyyttä. Sosiaalisissa käytännöissä olennaisessa osassa olevat erilaiset kehon käyttöä vaativat eleet, aistit ja työnteko välittyvät toistuessaan rooleiksi ja rutiineiksi, joiden avulla monet toiminnot ovat selkeitä ja ennalta-arvattavia kyseisen kulttuurin tavat tuntevalle. Esimerkiksi kaupankäynti hoituu sujuvasti, kun osapuolet (myyjä ja asiakas) tietävät roolinsa. Spatiaaliset käytännöt eletään ensin kehollisuuden kautta ja ne konseptualisoituvat vasta konkreettisten

toimien jälkeen. Lisäksi spatiaalisiin käytäntöihin kuuluvat esimerkiksi verkostot, jotka yhdistävät työn ja vapaa-ajan alueet. Tätä yhteyttä voidaan pitää ristiriitaisena, sillä tila erottaa ne, mitkä se yhdistää. Työpaikka ja koti ovat erillään toisistaan (tosin nykyään etätyö hieman muuttaa tätä asetelmaa), omina tiloinaan, mutta niistä on yhteys toisiinsa tieverkoston kautta. Spatiaalinen käytäntö siis määrittelee paikkoja ja niiden välisiä suhteita.

Representaatioiden tila puolestaan on elettyä tilaa, joka välittyy symbolien ja merkitysten kautta. Se on sekä asukkaiden ja käyttäjien, että joidenkin taiteilijoiden tilaa.

Representaatioiden tila pyrkii peittämään alleen fyysisen tilan ja muuttamaan sen symboleiksi. Kuten myös tilan representaatioiden kohdalla jo mainittiin, tila pyrkii kohti ei-sanallista symbolien ja merkkien systeemiä. Siinä missä tilan representaatiot ja spatiaaliset käytännöt pyrkivät ainakin jonkinlaiseen sisäiseen yhtenäisyyteen ja loogisuuteen, ei representaatioiden tilalla ole samanlaista tarvetta yhtenäisyyteen ja koossapysymiseen. Syynä tähän on sen perusta kansojen ja yksilöiden historiasta kumpuavissa symbolisissa ja kuvitteellisissa elementeissä, jotka liittyvät suoraan elettyyn elämään, kokemuksiin ja aikaan. Representaatioiden tila on elävä eikä se siksi noudata samanlaisia lainalaisuuksia kuin spatiaaliset käytännöt tai tilan representaatiot.

Lefebvren kirjoitus on polveilevaa ja monimutkaista, osin ristiriitaistakin. Hänen mukaansa olennaista on kuitenkin se, ettei tätä tilan kolmijakoisuutta saa käsitellä vain abstraktina mallina, koska silloin se menettää voimansa. Teoria jää vain yhdeksi ideologiseksi välineeksi muiden joukossa ja ulosanniltaan rajoitetuksi, jos sitä ei voi koskettaa konkreettisesti. Todellisuudesta ei voi myöskään saada Lefebvren mukaan otetta aloittamatta mentaalisen puolen tarkastelusta eli siirtymättä abstraktista konkreettiseen – tämän vuoksi kaikilla tilan muodoilla on merkitystä. Tilasta on Lefebvren mukaan tullut tavoitteellisuuteen pyrkivissä toiminnoissa merkittävin pelinappula. Se on aina ollut resurssivaranto ja strategioiden välittäjä, mutta nyt siitä on tullut paljon muutakin. Se ei eliminoi muita materiaaleja tai resursseja vaan tuo ne kaikki yhteen. Se on väline, miljöö ja välittäjä, koko ajan yhä vähemmän neutraali ja entistä aktiivisempi sekä välineenä että tavoitteena (Lefebvre 1991: 410-411).

Lefebvren aatteellinen pohja on marxilaisuudessa, mikä näkyy teoksessa vahvasti. Hän ei sellaisenaan ota Marxin oppeja vaan soveltaa niitä sopiviksi katsomiltaan osin teoriaansa. Kapitalismi ja uuskapitalismi ovat tuottaneet abstraktia tilaa, johon liittyvät hyödykkeiden maailma, logiikka ja globaalit strategiat. Lefebvre muistuttaa, että yksi kapitalismin muoto

monilta unohtuu, nimittäin yhden luokan hegemonia. Luokkataistot ovat jättäneet jälkensä kaupunkeihin ja näkyvät yhä mm. saastuttavien tuotantomuotojen sijoittumisena köyhimpiin valtioihin. Kapitalismi onnistuu samalla olemaan sekä räikeän näkyvää että salailevaa. Se on tilan dominoiva muoto, joka keskittyy vaurauteen ja valtaan, ja pyrkii samalla muovaamaan hallinnoimaansa tilaa ja tukahduttamaan väkivaltaisestikin vastustavat näkökulmat. Eroavaisuudetkin pakotetaan taiteen symbolisiin muotoihin, jotka itsessään ovat abstraktio. Keskiluokan ja kapitalistisen systeemin luoma ja hallinnoima tila tuntuu kuitenkin olevan heille vaikea hallittava. Kapitalismi liittyy siis tilan rakentumiseen ja siinä tilan representaatiot helpottavat representaatioiden tilan manipulointia. Tästä esimerkkinä hän käyttää lomakohteita, jotka näyttävät näennäisen tuottamattomilta ja tuhailulta, mutta jotka todellisuudessa ovat tarkkaan harkittuja kuluttamiseen kannustavia palveluita.

Tämä hänen mittavan tuotantonsa yksi merkkiteos tuli suuremman yleisön saataville vasta 1991, kun se käännettiin ranskasta englanniksi. Sen jälkeen hänen teoriaansa on käsitelty, kehitelty ja arvostellut useampi tutkija. Lefebvren tapa jakaa tilan tuottaminen erilaisiin muotoihin onkin kiinnittänyt monien tutkijoiden huomion ja esimerkiksi David Harvey, Edward Soja ja Doreen Massey ovat kehitelleet niitä kaupunki- ja aluetutkimuksen suuntaan (Andersson 1997: 112). Myös tässä tutkimuksessa hänen jaottelullaan pyrin löytämään asukkaiden ja suunnittelijoiden tilakäsityksien taustaa ja sen vaikutusta kokemuksiin yhteistoiminnallisesta suunnittelusta.

3.1.3. Paikka

Paikan käsite (*place*) on tilan tapaan arkipäiväistynyt ja siten muuttunut monimuotoiseksi, epäselväksikin. Yksinkertaisimmillaan se on Tim Cresswellin (2015) mukaan sijainti, johon ihmiset ovat liittäneet merkityksiä. Se ei ole välttämättä sidottu kiinteisiin koordinaatteihin, kuten sirkuksen tai risteilyaluksen tapauksessa. Cresswell kirjoittaa paikasta myös näkemisen välineenä. Paikka on paitsi merkityksellinen sijainti maailmassa, myös tapa nähdä ja ymmärtää maailmaa.

Paikka ja tila nähdään helposti toistensa vastapuolina: tila on abstraktia ja muuttuu paikaksi, kun siihen liitetään muistoja, tunteita ja muita merkityksiä. Tuan (1977) havainnollistaa tilan ja paikan eroa pysähtymisen ja liikkeen avulla: tiloissa liikutaan ja paikoissa pysähdytään. Tilasta tulee paikka, kun siihen pysähdytään elämään ja siten liittämään merkityksiä. Hänen

mukaansa tila on avoin tieteelliselle abstraktiudelle sekä taloudelliselle rationaalisuudelle, mutta paikka liittyy keskusteluun arvoista ja kuulumisesta.

Lefebvren kehittelemä sosiaalinen tila kuitenkin rikkoo tällaista tilan ja paikan vastakkainasettelua. Sosiaalinen tila syntyy sosiaalisessa vuorovaikutuksessa ja saa samalla muotoja, jotka tuovat sen lähemmäksi paikan määritelmää (Cresswell 2015: 17). Tämän tutkimuksen kannalta tilan käsite olisi siis riittävä, kun käytetään juuri Lefebvren sosiaalisen tilan määritelmää, mutta paikan käsitettä tulen silti sivunneeksi useampaan otteeseen sen arkipäiväisen käytön vuoksi, minkä takia sen esittelyä ei tule ohittaa.

Tila ja paikka kietoutuvat toisiinsa esimerkiksi kaavoituksessa ja (kaupunki)suunnittelussa. Kaavoituksessa pyritään luomaan tiloja, jotka mahdollistavat ihmisten välisen kanssakäynnin ja siten kaupunkielämän synnyn (Helsingin kaupunki 2013). Näin suunnittelun abstrakteista tiloista syntyy elettyä tilaa, kokemuksellisia paikkoja. Cresswellin mukaan myös arkkitehdit osallistuvat paikan luomiseen eivätkä pelkästään tyhjän tilan muodostamiseen (2015: 128). Hän siteeraa arkkitehti Richard Rogersia (Royal Academy of Arts 2013), jonka mukaan paikan taju (*sense of place*) on se, mikä luo arkkitehtuurille luonteen. Hyvä arkkitehtuuri luo avoimen tai monitoimisen julkisen tilan, joka houkuttelee erilaisia ryhmiä yhteistyöhön. Toisaalta hyvin suunniteltukaan ei välttämättä toteudu sellaisenaan, sillä suunnitteluteorioiden pohjalla on eletyn elämän pelkistys, joka ei ole enää suoraan sovellettavissa elettyyn elämään.

Laajasalo on asukkailleen tila, josta on kokemusten myötä tullut paikka. Koti, palvelut ja ympäristö ovat saaneet elämisen myötä merkityksen. Laajasalosta on tullut paitsi merkityksellinen paikka, myös tapa nähdä maailmaa. Helsingin muutokset nähdään laajasalolaisesta näkökulmasta ja kaikkein voimakkaimmin koskettavat juuri omaan asuinalueeseen liittyvät muutokset ja niitä saatetaan vastustaa voimakkaasti. Suunnittelijoilla ei välttämättä ole henkilökohtaisia kokemuksia alueesta asuinalueena, jota he suunnitteluillaan muovaavat. Lisäksi heidän tarkastelussaan on koko kaupunki naapurikuntineen ja oman kaupungin etu. Kaavoitusteorioiden ja –käytäntöjen avulla he muokkaavat kaupunkia ja saattavat pitää paikallisten vastustusta vähäpätöisenä NIMBY-ajatteluna. Rationaalisen suunnittelun maailmassa ei ole juuri ollut tilaa tunteille ja subjektiivisuudelle, mikä on paikkakokemuksessa olennaista. Rationaalisesta suunnittelusta ollaan kuitenkin siirrytty kohti kommunikatiivisempaa suunnittelua, mistä lisää myöhemmin.

3.2. Suomalainen kaavoitusjärjestelmä ja –laki

Vaikka tämä tutkimus käsittelee asukkaiden ja suunnittelijoiden tilakäsityksiä, on syytä tarkastella myös suomalaista kaavoitusjärjestelmää. Se nimittäin ohjaa alueiden rakentamista ja suunnittelua, mikä puolestaan vaikuttaa kaavoittajien ja muiden suunnittelijoiden mahdollisuuksiin rakentaa ja muovata tilaa. Kaavoittajien ja muiden suunnitteluun osallistuvien on toimittava lain määäämissä rajoissa, huomioiden laissa asetetut vaatimukset. Lait puolestaan on luotu turvaamaan kansalaisten elämää sekä elinympäristön toimivuutta ja kestäkykyä erilaisten käytännössä hyväksi havaittujen periaatteiden mukaan. Suomen kaavoitusjärjestelmässä ylempi taso ohjaa alemmaa tasoa ja tarkkuudessa liikutaan alaspäin mentäessä yleispiirteisestä yksityiskohtaisempaan määrittelyyn (kuva 8).



Kuva 8. Suomalainen kaavoitusjärjestelmä ylhäältä alaspäin, yleisluontoisimmasta tarkimpaan.

Suomessa maankäyttöä ja kaavoitusta ohjaa yleisesti maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 132/1999), joka tuli voimaan 2000-luvun alussa. Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) tavoitteena on taata kansalaisille osallistumismahdollisuus asioiden valmistelussa sekä edistää kestävä kehitystä ja taata mahdollisimman hyvä elinympäristö kaikille. Lisäksi sen tarkoituksena on pitää suunnittelu laadukkaana sekä asiantuntijuus avoimena ja tasokkaana. MRL asettaa muille kaavatasoille säädöksiä, joita näiden tulee noudattaa. Näin huolehditaan siitä, että kaavoitus palvelee mahdollisimman hyvin ja reilusti kaikkia (Maankäytön suunnittelun ohjaus...2016).

Seuraavalla kaavatasolla ovat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT). VATin tehtävänä on huolehtia valtakunnallisesti merkittävistä tekijöistä, jotka maakuntien ja kuntien tulee huomioida kaavoituksessaan. Näitä kokonaisuuksia on kuusi:

1. toimiva aluerakenne
2. eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
3. kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
4. toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
5. Helsingin seudun erityiskysymykset
6. luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.

(Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet 2016)

Näissä kokonaisuuksissa Helsinki nostetaan erillisenä osiona esille, sillä pääkaupunkiseutuna sen on erityisesti pysyttävä vetovoimaisena ja kilpailukykyisenä. Jos Helsinki ei kukoista, kukoistaako mikään muukaan suomalainen kaupunki. Kaikki kokonaisuudet pyrkivät ohjaamaan alueen rakentamista kohti kestäväää ja tehokasta kaupunkirakennetta, missä sekä luonto, asukkaat että talous voivat kukoistaa parhaansa mukaan viemättä samaa mahdollisuutta tulevilta sukupolvilta.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat maakuntakaavoja, jotka ovat yleispiirteisiä alueidenkäyttösuunnitelmia maakunnasta tai sen osasta (Maakuntakaavoitus 2017).

Maakuntakaava esitetään karttamerkinnoilla ja –määräyksillä, samoin kuin sen ohjaamat yleiskaava ja asemakaava. Maakuntakaavassa määritellään maakunnan halutun kehityksen suunta ja huolehditaan alueen erityispiirteet huomioon ottaen sen kestävästä kehityksestä ja elinkeinoelämän edellytyksistä. Maakuntakaavan tekee maakunnan liitto, johon kaikkien maakuntaan kuuluvien kuntien on kuuluttava. Kaava voidaan laatia myös osa-alueittain tai vaiheittain (Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999: Luku 4).

Yleiskaava voi olla useamman kunnan yhteinen tai koskea yhtä kuntaa tai sen osa-alueita (osayleiskaava), ja sen hyväksyy kaupungin- tai kunnanvaltuusto. Yleiskaava on yleispiirteinen, mutta maakuntakaavaa tarkempi. Se ohjaa kunnan toimintojen (asuminen, palvelut, työpaikat, virkistysalueet jne.) sijoittumista ja yhteensovittamista (Yleiskaava

sovittaa yhteen... 2016). Yleiskaava voi olla oikeusvaikutteinen, jolloin sen määräyksiä on noudatettava asemakaavatasolla tai se voi olla oikeusvaikutukseton, jolloin se toimii vain suuntaa-antavana ohjeistuksena. Yleiskaavaa laadittaessa on huomioitava seuraavat yhdeksän tekijää:

1. yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
2. olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
3. asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;
4. mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla;
5. mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;
6. kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;
7. ympäristöhaittojen vähentäminen;
8. rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä
9. virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

(Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999: 39 §)

Yleiskaavassa huomioitavia tekijöitä on enemmän kuin VATissa, sillä yleiskaavan on myös oltava tavoitteiltaan tarkempi. Sen on osoitettava kunkin alueen maankäyttö ja huomioitava, ettei kaupunkia tai kuntaa rakennettaessa heikennetä talouden, asukkaiden eikä luonnon hyvinvointia – pidemmän päälle yhdenkin tekijän pahoinvointi heijastuu kaikkiin muihin. Tutkimukset ovat osoittaneet virkistysalueiden, erityisesti viheralueiden, merkityksen terveydelle (mm. Lanki ym. 2017). Terveet asukkaat hyödyttävät myös taloutta, kun sairastelut vähenevät, ja siten vähätuottoiset viheralueetkin ovat epäsuorasti tuottavia alueita.

Asemakaava on maankäytön järjestämisen tarkin muoto. Siinä osoitetaan alueen, yleensä asuntoalueen, korttelin tai tontin käyttötarkoitus, rakennusten koko ja muoto (Asemakaavoitus 2016). Asemakaavan hyväksyy niin ikään kaupungin- tai kunnanvaltuusto eikä alueelle saa

rakentaa rakennusta, joka on vastoin asemakaavaa (Maankäyttö- ja rakennuslaki, 132/1999: 7. Luku). Asemakaavalla on asukkaiden näkökulmasta paljon merkitystä, sillä se käytännössä määrää kuhunkin kohteeseen tulevan rakennuksen muodon ja sijainnin ja on siten vaikuttamassa suorasti alueen ulkonäköön ja tilankäyttöön.

Suomalaista kaavoitusta käsitellessä on syytä käsitellä myös aluekehittämisjärjestelmää, joka voi tarkoittaa niin paikallista, alueellista, valtiollista kuin Euroopan unionin aluekehittämistä. Aluekehittämisjärjestelmästä voidaan löytää viisi ulottuvuutta. Kyseinen järjestelmä on spatiaalinen ja se voi rakentua territoriaalisena tai verkostomaisena. Sen avulla pyritään totuttamaan poliittisesti määriteltyjä tavoitteita toimijoiden avulla, joiden roolit ja suhteet on säädetty lailla. Lisäksi sen avulla kanavoidaan resursseja ja se tuottaa erilaisia suunnitelmia, ohjelmia ja strategioita (Moisio & Soininvaara 2017: 317-318). Suomessa perinteisesti valtio on ollut ylin toimija, samoin EU, mutta myös kunnalla on ollut vahva alueellinen itsehallinto. Kunnat ovat hyvin pitkälle voineet päättää omista asioistaan ja ovat toimineet esimerkiksi resurssien jakajina, verojen kerääjinä sekä palveluiden tarjoajina. Sipilän hallitus alkoi vuonna 2015 uudistaa alueellista itsehallintoa, josta tunnetuin muutos lienee sosiaali- ja terveystalouden uudelleenorganisointi, sote. Samalla on kuitenkin tarkoitus myös tuoda maakunnille alueellista itsehallintoa, mutta sen muodosta eikä seurauksista tunnu olevan vielä selkeää käsitystä. Moisio ja Soininvaara ovat tutkineet kuntien, maakuntien liittojen ja ELY-keskusten edustajien käsityksiä mahdollisista maakuntamalleista ja tuloksien mukaan nykyisten käsitysten valossa maakuntauudistus tulee muuttamaan kunnan asemaa ja olemusta. Suurien kuntien edustajat arvelevat valtiovallan suosivan pieniä kuntia, kun taas pienempien kuntien edustajat arvelevat muutosten tapahtuvan suurten kuntien ehdoilla. Alueellisilla resursseilla nähtiin olevan suuri merkitys, minkä lisäksi aluekehittämisen omaehtoisuutta korostettiin. Vastaajat kokivat olevan tarvetta väliportaan aluehallinnolle, mutta itsehallintomaakuntaa ei ainakaan sellaisenaan koettu aluekehittämisjärjestelmän ratkaisuksi.

Siitä, millaisena aluejärjestelmä uudistus toteutuu, riippuu myös Helsingin ja koko muun Suomen kuntien kaavoituksen ja muiden toimintojen tulevaisuus. Jos maakunta kohoaa kunnan yläpuolelle ohjaamaan asioita ja ottaa vastuun esimerkiksi sosiaali- ja terveystalouksista, vähenee kunnan sanavalta tällä saralla. Tilallisuuden hallinta siirtyy tällöin yhä enemmän kunnalta maakunnalle, jolloin suunnittelussa otetaan huomioon enemmänkin maakunnan etu kuin yksittäisen kunnan etu. Tämä voi merkittävästi vaikuttaa Helsingin asemaan ja kaavoitukseen tulevaisuudessa. Jatkossa esimerkiksi bulevardisoinnin kaltaisia hankkeita ei ajatella välttämättä enää Helsinki-keskeisesti vaan Uudenmaan näkökulmasta.

Toisaalta jos maakunnista tulee erilaisia tai heikkoja, voi sekin vaikuttaa esimerkiksi kaupunkien väliseen kilpailuun ja yhteistyöhön. Helsingillä on pääkaupunkina ja maan suurimpana kaupunkina turvatumpi asema kuin monella pienemmällä kunnalla, mutta kunta- ja maakuntamalleista saattaa riippua se, kuinka hyvin sen potentiaalia voidaan ja halutaan hyödyntää. Nämä vaikuttavat myös siihen, minkä kokoisen alueen asioihin asukkaat vaikuttavat ja mihin heillä on resursseja.

Tämän tutkimuksen pääpainona on tilakäsitykset ja niiden linkittyminen toisiinsa yhteistoiminnallisen suunnittelun muodossa. Kaavoitus ei ole suoranaisesti tutkimuksen pääteemana, mutta sen vaikutukset ovat olennainen osa tilakäsityksiä, minkä vuoksi sen sivuttaminen on käytännössä mahdotonta. Kaavoitukseen saavat osallistua kaikki osalliset, ja Laajasalon asukkaita kiinnostavat kaavoituksessa yleensä eniten oman alueen suunnitellut muutokset. Tämän vuoksi tarkastelen Helsingin uusinta yleiskaavaa vuodelta 2016 ja siihen liittyviä selvityksiä sekä Laajasaloon liittyvää aluesuunnitelmaa.

3.2.1. Helsingin kaavoitus

Vuosaaren satamaan osoitettiin vuoden 1992 yleiskaavassa paikka tavarasatamalle, mikä mahdollisti muiden satamien (Kruunuvuori/Laajasalon öljysatama, Jätkäsaari, Kalasatama/Sompasaari) toimintojen siirtämisen sinne. Vuoden 2002 yleiskaava puolestaan mahdollisti näiden satama-alueiden muuttamisen asuinalueiksi. Kruunuvuorenrannan rakentamista on siis pohjustettu ja pohdittu ja ainakin 1990-luvulta lähtien, mutta tässä tutkimuksessa perehdyn 2000-luvun suunnitelmiin, kun rakentaminen on virallisesti vahvistettu. Tarkastelussa on lähinnä uusi yleiskaava ja siihen liittyviä selvityksiä, joista käy ilmi Helsingin kaupunkiympäristön toimialan suunnitelmat Laajasalon tulevaisuudesta. Asemakaavoja en tarkastele erikseen, mutta niiden vaikutukset tulevat erityisesti esiin asukkaiden näkökulman vuoksi. Muun muassa uuden raitiovaunuvarikon sijoitussuunnitelmat asemakaavatasolla ovat herättäneet asukkaissa huolta saaren arvokkaan luonnon säilymisestä. Tämän vuoksi järjestettiin jopa asukasilta Laajasalon kirjastossa 4.10.2017, mihin osallistui paljon asukkaita sekä Laajasalon suunnittelusta vastaavia henkilöitä Helsingin kaupunkiympäristön toimialalta.

Helsingissä yleiskaava laaditaan noin 10 vuoden välein. Vuoden 2002 yleiskaava astui voimaan 2007 ja vuonna 2012 aloitettu yleiskaava hyväksyttiin vuonna 2016 (Helsingin kaupunki 2017e). Uuden yleiskaavan yksi teemoista on raideliikennevetoinen kaupunki ja

pääväylien bulevardisoiminen (Helsingin kaupunki 2016b). Bulevardisointia ajetaan myös Laajasalontielle, jolloin vapautuisi maata rakentamiselle eikä jalankulkijoita tarvitse kuljettaa paikasta toiseen ylikulkusiltoja pitkin. Näiden yleiskaavojen sekä Laajasaloa koskevien osayleiskaavojen ja asemakaavojen vaikutukset näkyvät ja tuntuvat Laajasalossa, ja juuri tähän kaavoittajien maailman ja asukkaiden tilakäsitysten kohtaamiseen aion pureutua.

Kaavoituksessa on huomioitava monia asioita, kuten ympäristön tila, asukkaiden tarpeet, talouden edellytykset sekä erilaiset määräykset. Helsingin kaavoitusta ohjaavat ylempien kaavatasojen lisäksi myös mm. Helsingin strategiaohjelma, Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MASU) ja Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ). Väestöennusteet, kaavavarantoselvitykset, saavutettavuustarkastelut, kaupunkitaloustarkastelut sekä ulkomaiset esimerkit ovat myös ohjanneet yleiskaavan laadintaa. Laki määrää lisäksi tekemään muun muassa (ympäristö)vaikutusten arvioinnin (YVA) tietyistä kaavaehdotuksista. Monesti nämä ehdot ovat kuitenkin sellaisia, että selvityksen pitää olla tilanteeseen ja aiheeseen tarpeellinen, riittävä tai sopiva. Tämä jättää kunnille liikkumavaraa selvitysten ja kaavojen tekemiseen. Tästä tematiikasta lisää kaavoituksen (ja tilan) poliittisuutta käsittelevässä kappaleessa, joka on vuorossa seuraavaksi.

3.3. Kaavoituksen ja tilan poliittisuus

Tila ja valta kietoutuvat toisiinsa, minkä vuoksi tilan hallinnointiin ja muokkaukseen pyrkivää kaavoitustakaan ei voi käsitellä sivuttaen kokonaan vallan ja politiikan teemoja. Lainsäädäntö asettaa kaavoitukselle reunaehdot, mutta jättää sille samalla liikkumavaraa. Maankäyttö- ja rakennuslaissa esimerkiksi määrätään, kuinka asianosaisille on ilmoitettava kaavan vireille tulosta, osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS) sekä kaavaluonnoksesta, ja asianosaisilla on oikeus kommentoida kaavaa suullisesti tai kirjallisesti. Laki ei kuitenkaan määrää tekemään tätä tietyllä tavalla, vaan esimerkiksi osallistumis- ja arviointisuunnitelman (63 §) kohdalla sanotaan (korostukset kirjoittajan oma muokkaus):

”Kaavaa laadittaessa tulee **riittävän** aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähden **tarpeellinen** suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista.”

(MRL 132/1999: 63 §)

Näin siis ”riittävän” ja ”tarpeellisen” määrittely jää vastuutaholle samoin kuin kaavahankkeen muokkaaminen kommenttien pohjalta. Aivan mielivaltaisia ratkaisuja ei kuitenkaan voi tehdä, sillä muun muassa maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusmenettelyä ja vuorovaikutusta käsittelevässä luvussa määrätään, että kaavaa valmisteltaessa tulee olla yhteydessä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) ja maakuntakaavan tapauksessa myös asiaa koskevan ministeriön kanssa, mikäli kaavalla on valtakunnallisesti tai maakunnan tasolla merkittävä vaikutus (MRL 132/1999: 66 §). Lisäksi laki asettaa niin ministeriölle, ELY-keskuksille, maakuntaliitoille kuin kunnille ja kuntien rakennusvalvontaviranomaiselle tehtävät, joita näiden on noudatettava ja siten valvottava kaavoituksen riittävyttä (MRL 132/1999: luku 2). ELY-keskusten mahdollisuutta valittaa kaavasta on kuitenkin kavennettu ja virasto joutuu erikseen hakemaan valituslupaa, mikä osaltaan voi vähentää valitusten määriä kaavoitusprosesseista.

Kaavojen on kuljettava usean viranomaisen käsien kautta saadakseen lainvoimaisen aseman. Ongelmaksi saattaa muodostua se, että viranomaiset voivat omata samanlaisen (abstraktin) käsityksen asioista, jolloin esimerkiksi kaava hyväksytään kaikissa viranomaiskäsittelyn vaiheissa ja vasta asukkaiden elettyyn tilaan realisoituessaan esiin nousee soraääniä. On kuitenkin hyvä, ettei laki liikaa ohjaile kaavoitusta vaan mahdollistaa erilaisten alueiden erilaiset käytännöt - kaikki keinot eivät toimi kaikkialla. Tämä liikkumavara jättää tilaa suunnittelevien tahojen omille linjauksille ja ratkaisuille – niin hyvässä kuin pahassa. Näiden linjauksien myötä poliittisuuden ja vallan teemat saavat oman roolinsa.

Valtakunnista alettiin aikoinaan kerätä järjestelmällisesti empiiristä tietoa, jonka pohjalta voitiin tehdä analyyseja ja johtaa erilaisia teorioita. Tämä synnytti Häklin (1997) mukaan abstraktiutta, kun tieto irrotettiin kontekstistaan. Aivan kuten Lefebvren mukaan eletystä elämästä johdetaan yleistäviä teorioita, jolloin ne pelkistyvät eivätkä enää sellaisenaan pysty täysin jäljittelemään todellista elettyä elämää. Taustalla tässä ovat olleet käytännölliset syyt tuoda sosiaalinen maailma näkyviin ja hallinnoida valtioita (Häkli 1997). Näistä tiedoista johdetut teorit ovat puolestaan alkaneet ohjata poliittis-hallinnollista toimintaa ja muuttuneet jopa ajattelua ohjaaviksi diskursseiksi, yleistiedoksikin. Tämä on vähitellen johtanut siihen, että moderni hallinto on ”alkanut edellyttää sen omista lähtökohdista tuotettua tietoa, jossa sosiaalista maailmaa tarkastellaan jo lähtökohtaisesti yhteiskunnan politiikan näkökulmasta” (Häkli 1997: 43). Dear ja Häkli (1998) muotoilevat asian niin, että ”suunnittelu ei tapahdu suunnittelusta riippumattomassa kaupungin todellisuudessa vaan suunnittelukäytäntöihin muotoutuneessa suunnittelun todellisuudessa”.

Kaupunkisuunnittelu on siis vahvasti sidoksissa politiikkaan ja valtaan, ja se voidaan siten nähdä sosiaalisesti rakentuneena (Häkli 1997; Andersson 1997). Healeyn (1997) mukaan kaikki valtasuhteet kaikissa tilanteissa periytyvät aiemmista ajattelumalleista ja sosiaalisista asetelmista. Näin myös poliittinen kenttä koostuu uusista aloitteista, joita uudet sukupolvet tuovat mukanaan, sekä vanhoista perityistä proseduureista, malleista, laeista sekä epävirallisista kulttuureista ja käytännöistä. Julkinen politiikka ei ole vain virallisia toimijoita vaan myös epävirallisia suhteita, ja nämä voivat vaikuttaa poliittisiin päätöksiin. Emme ole tasa-arvoisia sosiaalisissa verkostoissamme ja sen vuoksi enemmän resursseja omaavilla on enemmän valtaa. Se kenellä on valtaa, voi myös määritellä sosiaalisten suhteiden sääntöjä ja siten vaikuttaa siihen, miten muut saavat toimia ja mitä heidän tulisi arvostaa (Healey 1997: 112).

Politiikassa vallankäyttö on näkyvää, mutta valta voi myös piilotella rakenteissa. Steven Lukes (1974) on kehittänyt kiistanalaista ”radikaalia” näkemystä vallan kolmesta ulottuvuudesta. Näistä ensimmäinen on näkyvää julkista valtaa, joka tulee näkyviin päätöksentekoon liittyvissä konfliktitilanteissa ja siinä, millaisena valtaapitävä haluaa tulla nähdyksi. Tähän ryhmään kuuluvat juuri poliitikkojen päätöksenteko ja toiminnat. Toinen vallan ulottuvuus on piilossa olevaa ja se sulkee ei-toivottuja diskursseja julkiselta kentältä. Se vaikuttaa taustalla siihen, mitä päätetään ja mikä jätetään huomiotta. Vallan kolmas muoto puolestaan on ideologista, se muovaa haluja ja uskomuksia ja siten ehkäisee konflikteja ja valituksen aiheita. Se on muodoltaan näistä kaikista salakavalin, sillä se saattaa näennäisen konsensuksen taustalla ohjata halujamme ja ajatuksiamme suuntaan, joka ei lopulta meitä hyödytä. Sitä on vaikea havaita ja siihen on vaikeaa päästä käsiksi, minkä vuoksi toimimme monesti sen ohjaamina sitä itse tiedostamatta (Lukes 1974). Suunnittelukäytännöt eivät siis ole millään muotoa viattomia ja arvokeskustelun ulkopuolisia asioita vaan ne liittyvät vahvasti arvoihin ja valtaan, suoraan ja piilevästi.

Jos vallan nähdään syntyvän sosiaalisesti tuotettuna, voidaan sosiaalisessa vuorovaikutuksessa pyrkiä joko ylläpitämään nykyisiä valtarakenteita tai muuttamaan niitä. Paikallisympäristön suunnittelua koskevat toimet ovat oikeastaan yritys rajata niitä sääntöjä, joiden avulla pyritään hallitsemaan yhteiseloä jaetussa tilassa ja vaikuttamaan siihen, miten resurssit jaetaan (Healey 1997: 113). Suunnittelussa on Healeyn mukaan mukana paljon idealismia siitä, kuinka suunnittelun päätavoitteena tulisi olla materiaalistien erojen tasoittaminen ja huono-osaisuuden vähentäminen. Epätasa-arvon vähentämisen yhtenä keinona voidaan nähdä materiaalistien resurssien uudelleenjakaminen. Tämä yhteiskunnan

epätasa-arvoisuuden vähentäminen on ollut sodanjälkeisen hyvinvointivaltion idean taustalla, joskin vallassa olevat diskurssit osaltaan rajoittavat joidenkin ideoiden toteuttamista. Viime aikoina epätasa-arvoon on Healeyn mukaan liitetty vallan monia eri puolia, jotka tuottavat epätasa-arvoistavia muotoja kuten sortoa, dominointia ja poissulkemista.

Kaavoittajat kokevat monesti ajavansa yleistä etua ja olevansa heikomman puolella (Puustinen 2004) ja samaa sanovat myös poliitikot (mm. Staffans 2004). Puustisen haastattelemat kaavoittajat kuitenkin kokevat, että asioihin monesti vähemmän perehtyneet poliitikot voivat torpata huolella valmistellut kaavahankkeet niin sanotusti ”fiilispohjalta” tai vakuuttavien kansalaisten ympäripuhumana. Poliitikot heidän mukaansa myös ajavat helpommin omaa etuaan ja petaavat vain uutta jatkokautta seuraavissa vaaleissa. Myös asukkaita ruoditaan toisinaan pelkästään oman edun ajamisesta valitusprosesseissa. Niin kutsuttu NIMBY-ilmiö (”not in my back yard” – ei minun takapihalleni) harmittaa kaavoittajia.

Kaavoittajat pitävät Puustisen mukaan omaa tietotaitoaan oikeutuksena arvottaa kansalaisten antamia mielipiteitä kaavasta. Heillä on siis valtaa huomioida tai jättää huomiotta kaavaehdotuksista lausuttuja kommentteja. Niitä pidetään mielipiteinä, joista toiset ovat oikeutetumpia kuin toiset. Kaavoittajat siis käyttävät Lukesin vallan ulottuvuuksien teorian toista vallan ulottuvuutta, joka osallistuu diskurssien arvottamiseen ja valtadiskurssia vastustavien ajatusten poissulkemiseen julkisesta keskustelusta. Tästä esimerkkinä toimii esimerkiksi se, että monet asunnonomistajat vastustavat lähelleen rakennettavaa sosiaalista asuntotuotantoa, sillä he pelkäävät asuntojen arvon putoavan. Tällöin kaavoittajat kokevat vastustuksen johtuvan oman edun ajamisesta tulevien asukkaiden etujen ja oikeuksien yli, jolloin kaavoittajilla on oikeus antaa lausunnonle pienempi painoarvo kuin jollekin toiselle, yleistä etua puoltavalle lausunnonle.

Suunnitteluun liittyy siis valtaa. Toisaalta on asukkaiden paikallistietämys ja eletty tila, toisaalta suunnittelun institutionaalinen maailma ja abstrakti tilakäsitys. Staffansin (2004) mukaan asukaslähtöistä ”alhaalta-ylös”-suunnitteluprosessia ei ole saatu kunnolla toimimaan julkishallinnon puolelta, sillä esimerkiksi Helsingin kaupunki noudattaa omia toimintamallejaan ja sen sisältä syntyvillä ideoilla on jo syntyessään tietty status, sillä se on asiantuntijoiden tuottamaa. Abstraktiin tilakäsitykseen, tutkimuksiin ja teorioihin perustuvalla suunnitteluidealla on suurempi painoarvo kuin pelkästään kokemusmaailmaan ja arkiympäristön havaintoihin perustuvalla suunnitelmalla. Asukkailla ei aina ole samanlaista

tietovarantoa kuin suunnittelijoilla, mutta toisaalta heidän paikallistuntemuksensa voi olla erittäin hyödyllistä, jos siihen päästään käsiksi. Alue vaatii kuitenkin käyttäjiä toteuttaakseen tarkoituksensa. Helsingin kaltaisessa kasvavassa kaupungissa on tuskin riskiä asuinalueen autioitumiselle huonoimmankaan suunnittelun pohjalta, mutta alueen viihtyvyttä ja siten arvoa se voi merkittävästi laskea. Kun alue ei houkuttele, sen arvo laskee ja sinne jäävät ja muuttavat vain ne, joilla ei ole resursseja muuttaa muualle. Segregaatiota kuitenkin yritetään välttää, minkä vuoksi jokainen alue tulisi pitää elinvoimaisena ja erilaisia kansanosia kiinnostavana. Tarkoituksena tuskin on ehdoin tahdoin rakentaa huonoja alueita.

Miksi tilan representaatioilla, abstraktilla tilalla on sitten niin suuri merkitys, jos sen soveltaminen todellisuuteen ei toimi saumattomasti? Lefebvren mukaan ekonomistit kehittivät abstraktin tilan Marxin aikaan, jotta he saattoivat rauhassa soveltaa teorioitaan. He eivät kuitenkaan päässeet ”mentaalisen tilan yli”, minkä vuoksi kehitetyt teorit eivät sovellu sellaisenaan sosiaaliseen tilaan, siihen maailmaan missä ihmiset elävät. Abstrakti tila pyrkii lisäksi tuhoamaan siitä poikkeavat näkemykset, vaikka uuden tilan synnylle on välttämätöntä, että siitä erkanee erilaisia näkemyksiä. Tämä ristiriitaisuus esiintyy monissa erilaisissa teorioissa, kun teorit pyrkivät yhtenäisyyteen, mutta niistä nousevat soraäänit muovaavat teorioita ja lopulta synnyttävät jopa kokonaan uusia teorioita ja paradigmoja.

Flyvbjerg (1998) on käsitellyt rationaalisuuden ja vallan yhteenkietoutuneisuutta. Se, kenellä on tietoa, on valtaa, ja se kenellä on valtaa, on tietoa. Vallassa olevilla diskursseilla on mahdollisuus määritellä sitä, mikä on totta ja tietoa. Kaupunkisuunnittelu on Suomessa institutionalisoitunut ja sillä on asema, joka takaa sille valta-aseman suunnitteluun liittyvissä kysymyksissä. Kaavoittajat kokevat olevansa oikeutettuja arvottamaan vähemmän asiasta perillä olevien asukkaiden mielipiteitä juuri sen vuoksi, että heillä on asemansa tuomaa valtaa ja siten myös mahdollisuus määritellä sopivia tietoja.

Yksi esimerkki kaupunkisuunnittelusta on Helsingin uuden yleiskaavan ajama pääväylien bulevardisointi. Asiasta on tehty tutkimuksia esimerkiksi ilmanlaadun osalta.

Kaupunkisuunnitteluviraston mukaan uudenlainen kaupunkirakenne houkuttelisi ihmisiä vaihtamaan yksityisautoilun julkiseen liikenteeseen, mikä vähentäisi ruuhkia ja saasteita. Tutkijat kuitenkin kritisoivat asiaa ja sanoivat, etteivät kaikki ole valmiita luopumaan autoistaan etenkin, jos joukkoliikenteen käyttö vaatii lukuisia vaihtoja eivätkä ruuhkat näin tule helpottumaan (mm. Malmberg 2016). Mikäli yksityisautoilu ei vähene, eivät myöskään teiden varsien saastemäärät vähene, jolloin bulevardien ympärillä asuminen voi olla

terveydelle haitallista, kun saasteet eivät pääse katukuilusta pois. Myöskään haaveillut katukahvilat eivät tule houkuttelemaan asiakkaita, jos tarjolla on vain saasteiden hengittelyä terassilla.

Politiikka ja valta – asukkaiden ja kaavoittajien maailmojen väliset valtataistelut - tulevat siis kulkemaan tämän tarkastelun rinnalla. Staffans viittasi teoksessaan kaupunkisuunnitteluviraston teettämään kyselyyn, jonka mukaan 72 % helsinkiläisistä ei kokenut voivansa vaikuttaa Helsingin suunnitteluun. Tuolloin maankäyttö- ja rakennuslain tuoma osallistamista vahvistava muutos oli vielä tuore, joten on kiintoisaa tietää, kokevatko laajasalolaiset vuonna 2017 samanlaista tunnetta. Toisaalta on huomioitava myös suunnittelijoiden näkökulma siitä, että he noudattavat samalla lakia ja pyrkivät ajamaan sekä yleistä etua että toimimaan poliittikkojen asettamien vaatimuksien välissä. Yleisen edun suhteen on tosin se ongelma, että voidaanko edes määritellä yleistä etua, kaikki kun haluavat ja arvostavat erilaisia asioita (Campbell & Marshall 2012).

Vallan teemoja voisi käsitellä useamman pro gradun ja väitöskirjan verran, mutta sen ollessa tässä tutkielmassa vain yhtenä säikeenä tutkimuksen kudoksessa, on syytä siirtyä käsittelemään yhteistoiminnallista suunnittelua, joka pyrkii jakamaan suunnitteluvaltaa kaikille, ei vain erityiselle suunnittelu- tai kaavoittajaprofessiolle.

3.4. Yhteistoiminnallinen suunnittelu

Postmodernista suunnittelusta on tullut monimutkaista, sillä siihen vaikuttavat valistusajan yksilön ja tieteellisen tiedon korostamisen lisäksi poliittiset ja taloudelliset prosessit, jotka ovat itsessään hyvin kompleksisia. Vaikka varallisuus on lisääntynyt ja levinnyt, ovat myös eriarvoisuus, poissulkeminen sekä ympäristön saastuminen samalla lisääntyneet. Tämä on Healeyn (1997) mukaan lisännyt kiinnostusta sosiaalis-spatiaalisten suhteiden hallintaan ja katse on siirtynyt erilaisten taloudellisten heilahteluiden ja yksittäisten yritysten armoilla olemisesta pitkien kehityskaarien suunnitteluun. Suunnitteluun kuuluu kaavoituksen lisäksi myös se, kuinka asioista puhutaan, miten ongelmia määritellään ja strategioita esitellään (Healey 1997: 85). Alueita suunnitellaan pitkällä tähtäimellä huomioiden niin nykyisten kuin tulevien asukkaiden, yritysten ja luonnon hyvän elämän edellytykset.

Tarvetta on tullut suunnittelulle, jossa pelkät maestroarkkitehdit eivät enää suunnittele kaupunkeja rationaalisten suunnitteluperiaatteiden pohjalta, olettaen kaupunkien asukkaita

homogeeniseksi massaksi. Healeyn mukaan ”suunnittelukentällä on ymmärretty, ettei suunnittelu ole vain puhtaasti teknisiä suunnittelu-, analyysi- ja hallinnointiprosesseja vaan sosiaalisessa kontekstissa toimiva interaktiivinen prosessi” (1997: 65). Globalisaation myötä on myös ymmärretty, että alueita suunniteltaessa kilpaillaan maailmanlaajuisestikin asukkaista, jolloin paikoista on tehtävä viihtymään ja asumaan houkuttelevia kokonaisuuksia. Ratkaisua tähän on haettu mm. kommunikatiivisesta suunnittelusta tai yhteistoiminnallisesta suunnittelusta, joita Patsy Healey käsittelee teoksessaan *Collaborative planning – shaping places in fragmented societies* (1997). Kommunikatiivisen suunnittelun pohjimmaisena ajatuksena on ihmisten elämismaailman ja suunnittelun kohtaaminen (Jauhiainen & Niemenmaa 2006). Suunnittelu tapahtuu yhteistyössä suunnittelijoiden, alueen asukkaiden sekä muiden osallisten kanssa ja siinä pyritään yhteistyön avulla luomaan konsensusta, johon kaikki osapuolet voivat ja haluavat sitoutua (Healey 1997; Jauhiainen & Niemenmaa 2006).

Jauhaisen ja Niemenmaan (2006) mukaan kommunikatiivisen suunnittelun taustalla on erityisesti Jürgen Habermasin filosofia rationaalisuuteen sekä kieleen liittyen. Habermasin mukaan yhteenkuuluvuutta ja elämänlaatua parantamaan tähtäävä elämismaailma on yhteiskunnan perusta. Ihmiset pyrkivät hänen mukaansa yhteisymmärrykseen, minkä vuoksi tämän näkökulman tulisi ohjata myös politiikkaa ja muuta toimintaa – avoimella julkisella debatilla voidaan muokata julkista maailmaa. Hän erottelee taloudellisen ja poliittisen järjestyksen rakenteita identifioivan abstraktin systeemin ja arkipäiväisistä kokemuksista syntyvän elämismaailman toisistaan. Kuten Lefebvre, myös Habermas näkee tämän abstraktin systeemin tunkeutuvan arkielämäämme kaikkialla (Habermas 1984, 1987).

Myös Healey (1997) käsittelee teoksessaan Habermasin teoriaa ja kehittää yhteistoiminnallisen suunnittelun käsitettä (*collaborative planning*), joka pohjautuu suhteellisiin verkostoihimme ja niiden rakennusprosesseihin. Tarkoituksena on tuoda yhteen niin asiantuntijat kuin muut osalliset omien monimutkaisten verkostojensa kanssa ja luoda heidän välilleen yhteisymmärrystä. Healeyn tavoitteena on ollut kehittää perspektiiviä, jossa asiantuntijoiden ja heidän edustamiensa osallisten suhde sekä relationaalisten ja hallinnollisten prosessien ymmärtämistä yhdistävän tietopohjan kehittäminen ovat interaktiivisempia kuin nykyään (Healey 1997: 309). Healey kehittää institutionaalista lähestymistapaa, jolla voitaisi hahmottaa viimeaikaisia kehityssuuntia ja joka painottaa ihmisten tapojen ja ”panosten” monimuotoisuutta paikallisympäristössä.

Healeyn mukaan suunnittelun traditio on ollut modernistisen rationalismin vankina vuosia ja on vasta viime vuosina alkanut pyrkiä siitä karkuun. Hän esittelee kolme merkittävää suunnittelutraditiota, jotka ovat osaltaan pohjustaneet institutionaalisen analyysin ja kommunikatiivisen lähestymistavan kehitystä. Ne ovat taloudellinen suunnittelu (*economic planning*), fyysinen kehitys (*physical development*) ja julkinen hallinto ja toimintatapa-analyysi (*public administration and policy analysis*), joista kaikista lyhyesti seuraavaksi.

Taloudellinen suunnittelu on pyrkinyt hallinnoimaan kansojen ja alueiden tuottavia voimia ja se on ollut perinteisesti yhdistelmä materiaalista ja rationaalista konseptia – asiat on suunniteltu tuotannon tehokkuus optimoiden, mistä joku on aina hyötynyt. Tämä suunnittelutraditio on ollut ekonomistien ja poliittisten filosofien valtakuntaa. Talouden globalisoituminen, huoli ympäristöstä sekä nousu- ja laskukaudet ovat kuitenkin osoittaneet, ettei pelkästään talouden ehdoilla meneminen toimi. Huomio on kiinnittynyt erityisesti institutionaalisiin ennakkoehtoihin talouden kasvussa ja niiden kautta on pyritty löytämään strategioita, jotka voisivat edistää taloudellista kehittämistä.

Toinen suuntaus on fyysinen kehitys, joka on ollut insinöörien, arkkitehtien ja utopististen kuvien valtakuntaa. Sen keskeisiä teemoja ovat olleet terveys, taloudellisuus, mukavuus ja kauneus urbaanissa ympäristössä. Aluksi ideana oli ideaalikaupungin kehittäminen ja pääpaino kaupungin fyysisessä muodossa. 1900-luvun puolivälissä niin sanotut maestrosuunnittelijat suunnittelivat kaupunkeja ja niiden väestö nähtiin ”harmaana massana”, mutta 1980-luvulle tultaessa alettiin siirtyä esteettisyydestä ja utopioista kohti poliittista analyysia, joka keskittyi sosiaalisen, taloudellisen ja ympäristön muutoksen dynamiikkoihin ja niiden käytännön hallitsemiseen urbaaneilla alueilla (Healey 1997: 22).

Kolmas suuntaus käsittelee julkista hallintoa ja toimintatapa-analyysia, jossa tehokkuuteen ja hyvään suorituskykyyn pyritään selkeiden, julkisille toimijoille asetettujen tavoitteiden avulla. Tämän tradition pohja on Yhdysvalloissa, missä julkisen hallinnon toimia on haluttu tehostaa. Taustalla on ollut ajatus rationaalisesta suunnitteluprosessista ja tarpeesta saada tutkimustietoa toimivien ja tehokkaiden päätösten pohjalle. Ongelmana kuitenkin oli, ettei arvojen nähty olevan olennaisia näissä prosesseissa, ainoastaan tieteellisesti tuotetun tiedon. 1960-luvulla mm. Davidoffin (1965) tutkimuksen perusteella ymmärrettiin, ettei arvoja voida jättää suunnittelussa huomiotta vaan suunnittelijatkin ovat kiinni omassa arvomaailmassaan. Tämän myötä arvoista ja sittemmin myös kommunikatiivisesta suunnittelusta tuli uusia mielenkiinnon kohteita.

Nämä suunnittelutraditiot ovat muuttuneet alkuperäisestä muodostaan ja Healey pyrkii muodostamaan niiden hyvistä puolista uudenlaisen näkökulman suunnitteluun. Tiedolla ja arvolla tuskin on objektiivista olemusta, joka voitaisi tieteellisesti löytää vaan ne luodaan sosiaalisten ja interaktiivisten prosessien kautta, minkä vuoksi näkökulmia ja ideoita on monenlaisia ja suunnittelussa on konsultoitava kaikkia osallisia.

Elämme monimutkaisissa suhdeverkostoissa, jotka voivat olla sisäisestikin ristiriitaisia. Sen vuoksi konseksuksen rakentaminen saattaa olla haastavaa, mutta siihen on kuitenkin pyrittävä. Yhtenä haasteena on tiettyjen diskurssien dominoivuus, mikä sulkee toisia diskursseja kokonaan pois julkisesta keskustelusta. Edes naapureilla ei välttämättä ole lainkaan kosketuspintaa toistensa elämismaailmoihin, sillä heidän elämänpiirinsä ja verkostonsa voivat olla niin erilaiset, että heitä yhdistää vain spatiaalinen läheisyys. Konflikteja syntyy, kun ongelmat ja niiden taustasyt nähdään erilaisista lähtökohdista käsin, ei välttämättä puhuta edes samoista asioista.

Valtasuhteet näkyvät paikallisissa kamppailuissa, mutta niissä on aina mukana muutoksen mahdollisuus, sillä poliittisen diskurssin merkityssysteemejä voidaan muuttaa. Jos tarkastelemme näitä dominoivia diskursseja kriittisesti, voimme laajentaa ymmärrystämme siitä, kuinka koemme asioita ja näemme ongelmia. Healeyn esittelemässä institutionaalisessa analyysissä pyritään siihen, että ymmärretään kulttuurisia erilaisuuksia, sitä että ihmiset tulevat erilaisista paikoista ja taustoista. Konsensuksen rakentamiseksi tulee aktiivisesti luoda uusia kulttuurisia käsityksiä ja toimintatapoja, luoda lisäkerroksia kulttuuriin. Näin paikallisesta ympäristön suunnittelusta tulee kulttuuristen tasojen muodostamisen ja välittämisen projekti – kulttuuri nähdään jatkuvasti sosiaalisissa prosesseissa uudennettuina merkityssysteeminä.

Kommunikatiivista suunnittelua on kritisoitu paljon juuri näistä äsken mainituista näkökulmista. Suunnittelussa tulisi pyrkiä luomaan konsensusta, mutta todellisuudessa yhteisymmärryksen luominen ei välttämättä onnistu ryhmien välillä, sillä näkökulmat ja lähtökohdat ovat niin erilaiset. Lisäksi kommunikatiivinen teoria asettaa kaikki osalliset näennäisesti samanarvoiseen asemaan, vaikka todellisuudessa vain harvoin kaikilla on yhtä suuri valta vaikuttaa asioihin (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 62). Voi olla myös mahdotonta saada kaikkia asianosaisia mukaan ajamaan omia intressejään, sillä monet reagoivat tapahtumiin pikemminkin reaktiivisesti kuin proaktiivisesti, jos reagoivat lainkaan.

Suunnittelun ja vallankäytön suhdetta käsittelevässä kappaleessa jo käsiteltiin sitä, että hyvin harvoin (jos koskaan) kaikki osalliset ovat tasa-arvoisessa asemassa keskenään.

Healeyn teos on kirjoitettu 1990-luvun lopussa ja se käsittelee suunnittelua erityisesti brittiläisestä näkökulmasta, minkä takia siinä esitellyt asiat ovat jo ainakin osin tuttuja Suomessa. Maankäyttö- ja rakennuslaki pyrkii takaamaan erityisesti kahdeksannessa luvussaan Kaavoitusmenettely ja vuorovaikutus (132/1999: 62-67 §) kaikkien asianosaisten mahdollisuuden osallistua kaavan valmisteluun sekä arvioida suullisesti tai kirjallisesti kaavaa. Tällä pyritään estämään kaavoittajaorganisaatioiden yksipuolista päätäntävaltaa tilankäytön suhteen ja tuomaan asukkaiden ja muiden tilaa arkielämässään konkreettisesti käyttävien henkilöiden näkökulmaa asiaan. Onhan jo aiemmin todettu, että kaavoituksen ja muiden päätösten pohjalla olevat teoriat ovat lähtöisin eletystä tilasta, mutta ne eivät enää sovellu sellaisenaan eletyn tilan luomiseen ja muovaamiseen, sillä niiden pelkistäminen ja abstraktius on vienyt niiltä suoran yhteyden todellisuuteen. Lefebvren (1991) mukaan tila pyrkii kaikkialla kohti tilan representaatioita, mutta osallistavassa suunnittelussa pyrkimys on juuri estää abstraktin tilakäsityksen yksinvaltiutta tuomalla mukaan käytännön kokemusta.

Se, onnistuvatko kommunikatiivisen suunnittelun ja MRL:n asetukset tuomaan suunnittelijoiden ja asukkaiden tilat yhteen, selviää erilaisia suunnitteluprosesseja tarkastelemalla. Puustinen (2004) on havainnut kaavoittajien kokevan, että kaavaesittely sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat toisaalta hyviä tietolähteitä, mutta toisaalta heillä itsellään on koulutuksensa ja asemansa mukanaan tuomaa tietoa, jonka perusteella he voivat arvottaa asukkaiden ”mielipiteitä”. Kaavaprosessi koetaan heidän keskuudessaan paitsi työlääksi ja aikaa vieväksi, myös antoisaksi. Aukkaat taas saattavat kokea, ettei heidän äänensä pääse kuuluviin vaan asioiden julkinen esittely on pakollinen paha, johon liittyvät lausunnot ja kommentit käsitellään vain kirjaamalla ne ylös ja hukkaamalla ne arkistoihin.

Kirjallisuudessa on käytetty niin osallistavan suunnittelun, kommunikatiivisen suunnittelun kuin yhteistoiminnallisen suunnittelun käsitteitä. Kaikissa niissä ajatuksena on nimenomaan osallistaa kaikki asianosaiset suunnitteluprosessiin ja tehdä prosessista moniääninen. Käytän jatkossa Healeyn kehittämään yhteistoiminnallisen suunnittelun käsitettä, sillä tutkimukseni pohjaa juuri hänen teoriaansa. Yhteistoiminnallinen suunnittelu on käsitteenä tälle tutkimukselle hyvin antoisa, sillä siinä asukkaiden ja kaavoittajien maailmat kohtaavat. Ongelmana tietenkin on, että vuorovaikutustilanteessa pätevät tietyt käyttäytymismallit. Asiat esitetään asukkaille tietyllä tapaa, heidän kommenttinsa kirjataan ylös ja käsitellään. Voi olla,

ettei kommentteja huomioda vaan lähinnä kuitataan nähdyksi, mikä vaikuttaa myös asukkaiden luottamukseen kaavoittajia kohtaan.

Laajasalon ja kaupunkisuunnitteluviraston kohdalla olen ollut kiinnostunut selvittämään, millaisia konflikteja näiden välillä on syntynyt. Yksi tapa on selvittää Helsingin kaupunkiympäristön toimialan julkaisemista vuorovaikutusraporteista, kuinka mm. yleiskaavaa on kommentoitu ja selvittää, onko lopullinen kaavaehdotus tästä muuttunut. Lisäksi Laajasalo - Degerö Seuran aktiivin haastatteluista on tullut ilmi kokemus kaupungin ja asukkaiden välisen vuorovaikutuksen haasteista.

3.5. Teoreettisen viitekehyksen yhteenveto

Teoreettinen viitekehykseni käsittelee tilaa, paikkaa, suunnittelua ja niiden kietoutuneisuutta valtaan. Ne linkittyvät toisiinsa siksi, että nykymaailmassa suunnittelu on osa vallankäyttöä ja poliittista koneistoa. Alueen taloudellisen kehityksen ja sosiaalisen hyvinvoinnin lisäämisen vuoksi julkisen vallan kannatti ottaa suunnittelu vastuullensa ja huolehtia siten alueiden kilpailukyvyistä. Erilaiset suunnitteluteoriat ovat vuorollaan ohjanneet eri kaupunkien ja kuntien rakentumista eikä suunta ole aina ollut parhain mahdollinen. Suunnitteluteorioiden haasteena on Lefebvrenkin esittelemä ongelma, missä eletyn tilan muokkaaminen yksinkertaisemmaksi teoriaksi vie siltä pois sen alkuperäistä yhteyttä todellisuuteen.

Teoriat eivät myöskään ole vielä tähän päivään mennessä onnistuneet kuvaamaan täydellisesti ihmisten toimintaa, sillä jokainen yksilö koostuu monenlaisista suhdeverkoista, jotka ovat muovanneet hänen arvojaan, asenteitaan ja preferenssejään. Rakennamme siis monimutkaisten sosiaalisten verkostojemme kautta tilaa ja vastavuoroisesti olemassa oleva tila asettaa reunaehdoja toimillemme ja muovaa meitä. Kommunikatiivisen suunnittelun, yhteistoiminnallisen suunnittelun tai osallistavan suunnittelun – miten sitä kukin haluaa kutsua, tarkoituksena on ollut tuoda yhteen näitä erilaisia tiloja ja maailmoja, jottei suunnittelu tapahtuisi vain suunnitteluprofession tilakäsitysten pohjalta. Profession tieto perustuu monesti teorioihin, jotka ovat ainakin hieman irtautuneet todellisesta elämästä, siitä jota me kaikki arkiympäristöissämme elämme.

Helppoa tämä ei ole ja esimerkiksi tutkimukset Suomessa ovat osoittaneet, ettei täysin tyytyväisiä olla asukkaiden eikä kaavoittajien kesken. Aionkin nyt tässä tutkimuksessa perehtyä haastatteluiden, muutaman asukasillan annin sekä raporttien ja keskusteluiden

perusteella tutkia, miten asukkaiden ja kaavoittajien tilakäsitykset ovat muodostuneet, miten ne kohtaavat ja voiko tästä kaikesta löytää jotain keinoa paremman konsensuksen rakentamiselle.

4. Menetelmät ja aineisto

4.1. Menetelmät

Tutkielma on ensisijaisesti tapaustutkimus, jossa hyödynnän hieman lokaliteettitutkimuksen periaatteita. Lokaliteettitutkimus tutkii kansallisten ja kansainvälisten kehityspiirteiden realisoitumista paikallistasolla (Haarni ym. 1997: 14). Jokainen alue on siis omalaatuisensa, eivätkä samat kansalliset tai kansainväliset tapahtumat vaikuta kaikkialla samalla tavoin vaan alueellista vaihtelua löytyy alueen historian ja kulttuurin vuoksi. Myös Lefebvren tilakäsitys sivuaa tällaista ajattelumallia, sillä hänen mukaansa tilan rakentumiseen vaikuttavat mm. paikan historialliset kerrostumat ja vanhojen tilojen jäänteet.

Metodologian valinta ei ollut aluksi täysin selvä jokaisen metodologian hyvistä ja huonoista puolista johtuen, mutta valitsemani aihe ohjasi konstruktionismin pariin. Lähdin alun perin liikkeelle strukturalismin kautta, sillä rakenteet ovat olennaisessa osassa lähdemateriaaleissani ja ennakko-oletuksissani. Totesin kuitenkin rakenteiden liiallisen painottamisen olevan ongelmallista, sillä me muovaamme rakenteita ja ne muovaavat meitä. Suhde on molemminpuolinen. Tästä päädyin konstruktionismiin, jonka lähtökohtana on kielen merkitys yhteiskunnan todellisuuden rakentamisessa (mm. Häkli 1999). Kieli on konstruktionismissa merkittävä osassa, sillä sen kautta luomme todellisuutemme: sen avulla määrittelemme, luokittelemme ja jäsennämme kokemuksiamme. Konstruktionistisessa tutkimuksessa käsitellään usein valtasuhteita, jotka ovat tässäkin tutkimuksessa merkittävässä osassa.

Valitsemani metodologinen suuntaus ei ole kuitenkaan täysin ongelmaton. Tutkimukset kuvaillaan kielen avulla, joten saatan samalla tulla vahvistaneeksi niitä valtarakenteita, joita alun perin lähdin purkamaan. En voi ajatella kielen ulkopuolelta, joten väistämättäkin käytän suomen kielen ja akateemisen maailman tarjoamia sanoja, kategorioita ja todellisuuden jäsentämisen keinoja. Tutkimuksilla on valtaa joko ylläpitää tai kyseenalaistaa vallitsevia rakenteita. Konstruktionismia on myös kritisoitu siitä, että pelkkään kieleen keskittyminen jättää ilmiöiden konkreettiset ja materiaaliset piirteet huomiotta. Olen itsekin analysoinut

asioita pääasiassa vain tekstin tai puheen sisällön pohjalta, en äänenpainoja tai ilmeitä hyödyntäen. Osasta materiaalia tämä olisi ollut mahdotontakin. Jotain jää kuitenkin tämän vuoksi havaitsematta. Yksi syy myös internetissä riehuville riidoille on siinä, ettei tekstistä ole aina helppoa ymmärtää, onko se tarkoitettu sarkastiseksi kommentiksi vai onko se heitetty ilmoille vilpittömästi. Kasvokkain keskustellessa ilmeet ja äänenpainot saattavat paljastaa henkilön todellisen suhtautumisen asiaan.

Tutkimukseni on pääosin kvalitatiivista, sillä selvitän erilaisten tilakäsitysten sisältöä ja tarkoituksena on ymmärtää ihmisten kokemuksia tilasta ja sitä kautta löytää kehitysehdotuksia yhteistoiminnallisen suunnittelun kehittämiseksi. Olen käyttänyt kuitenkin myös kvantitatiivisia menetelmiä esimerkiksi sanojen esiintymisfrekvenssien selvittämisessä. Harva tutkimus kuitenkaan on puhtaasti vain kvantitatiivisten tai kvalitatiivisten menetelmien käyttöä vaan ne voivat parhaimmillaan tukea toisiaan.

Tutkimuksessa käytän pääasiallisesti diskurssianalyysia, jonka avulla pyrin löytämään näistä haastatteluista, asukasilloista, keskusteluista sekä raporteista yhteisiä nimittäjiä niin asukkaiden kuin kaavoittajien osalta. Diskurssianalyysissa apuna toimii Jokisen, Juhilan ja Suonisen (1997) opas *Diskurssianalyysin aakkoiset*. Diskurssianalyysi itsessään on hyvin väljä viitekehys, joten on olemassa useita erilaisia tapoja käyttää sitä. Konstruktionistisen metodologian kautta tutkin kielen käyttöä osana todellisuutta. Sanamme ovat rakentuneet sosiaalisesti, jolloin jopa neutraaleilta vaikuttaviin sanoihin sisältyy oletuksia siitä, mikä on luonnollista ja kuinka asioiden tulisi olla. Kieli ei siis ole millään muotoa neutraali, vaikka se sellaisena esitettäisi. Samanlainen ajatus on suunnittelukäytännöissä ja tilan käsitteissä: ne saattavat näyttää luonnollisilta ja vääjäämättömiltä asioilta, mutta ne ovat silti sosiaalisissa suhteissa konstruoituja.

Diskurssianalyysissa kieltä ei pidetä todellisuuden kuvana vaan halutaan päästä kielen takana toimiviin diskurssin rakentamisen prosesseihin. Ongelmana on myös jo konstruktionismin kohdalla mainitsemani mahdottomuus päästä (tutkijana) irti omasta kulttuurista ja kielestä. Ratkaisua tähän voidaan etsiä reflektoinnista, oman kulttuurin vaikutusta tutkimuksenteekoon tulee pohtia ja analysoida. Haastetta tuovat myös useiden erilaisten diskurssien olemassaolo. Kasvamme sosiaalisissa verkostoissamme erilaisiksi, minkä vuoksi myös diskurssimme voivat poiketa toisistaan. Moninaisuutta on käytännössä vaikea huomioda kokonaan, jolloin ajatuksillamme on tapana polarisoitua – olemme helposti joko puolesta tai vastaan. Itselläni taas on tapana pohtia asiaa mahdollisimman monelta kantilta, mikä saa minut helposti

kuulostamaan jahkailevalta. Se tapa näkyy paikka paikoin myös tässä pro gradussa, missä näen asiat ”toisaalta näin, mutta taas toisaalta niin”.

Seuraavassa osiossa esittelen tutkimusaineistoni ja sen edut ja puutteet, minkä jälkeen pääsen diskurssianalyysin avulla erittelemään näistä materiaaleista löytämiäni todellisuutta rakentavia diskursseja. Lopulta analyysin kautta vedän yhteen löytämiäni asukkaiden ja viranomaisten sekä käytäntöjen tiloja ja pyrin löytämään niistä yhteistoiminnallista suunnittelua parantavia keinoja. Keinoja, joilla rakentaa toimivampaa diskurssia suunnittelun kentälle.

4.2. Aineisto

Tutkimusaineistoni koostuu haastatteluista, asukasilloista sekä raporteista. Ensimmäisenä tutkin Visio 2050 (2013a) ja Helsingin yleiskaavan (2016b) selvityssosiota, sillä niihin pohjimmiltaan kietoutuvat niin vuorovaikutusselvitykset, asukasillat kuin haastattelutkin. Niistä etsin mm. toistuvia tilallisuuteen liittyviä sanoja ja kuvailuja – sitä millaisena kaupungin tilaa halutaan kuvata. Myös vuorovaikutusraporteissa (Helsingin kaupunki 2013b, 2014b, 2015) näkyvät viraston suunnitelmat, sillä esimerkiksi asukkaiden mielipiteet on käsitelty teemoittain. Vuorovaikutusraporteissa, samoin kuin ”Hetki suunnittelijana” – raportissa (Helsingin kaupunki 2014c) asukkaiden mielipiteet suodattuvat viraston käsien kautta raporttiin. Vaikka mainintojen määriä on kerrottu, ei kaikkien vastausten sisältö ole sellaisenaan päässyt raporttiin asti. Emme voi siis tietää näiden raporttien perusteella, mitä kaikkea muuta on jätetty mainitsematta. Lisäksi pelkkien sanahakujen perusteella jää helposti näkemättä konteksti, jos keskitytään laskemaan vain mainintojen määriä. Myös kirjoitusvirheet ja taivutusmuodot voivat aiheuttaa vääristymiä niin kaupungin raporteissa kuin omassa tutkimuksessani. Yleiskaavaa ja siihen liittyvää visiota sekä ”Hetki suunnittelijana” –raporttia olen analysoinut vuorovaikutusraportteja tarkemmin, sillä vuorovaikutusraporteissa merkittävämmässä osassa ovat viranomaisten lausunnot kaavaprosessista, eivät niinkään asukkaiden huolet, vaikka nekin on erityisesti viimeisessä raportissa saaneet monta sivua osakseen. On kuitenkin tärkeää pohtia, miksi juuri näin on.

Raporteista perehdyin myös Laajasalon alueelliseen kehittämissuunnitelmaan ja bulevardihankkeeseen (2014a). Siitä analysoin paitsi sanamääriä, erityisesti sitä, millaista kuvaa Laajasalosta välitetään raportin lukijalle, siis nykyisille ja tuleville asukkaille viranomaisten ohella. Haasteena näissä kaikissa raporteissa on toki se, ettei niiden

syntymiseen johtanutta prosessia voi suoranaisesti havaita. Monia mielipiteitä ja ideoita on varmasti karsiutunut matkan varrella pois ja lopputuloksena on kaupunkiympäristön toimialan, tai silloisen Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelijoiden luoma synteesi, suunnittelijoiden yhdessä rakentama diskurssi.

Jottei asukkaiden näkökulma jäisi vain kahden asukasillan ja yhden haastattelun varaan, kun asiantuntijat saavat ääntä lukuisten raporttien kautta, tutkin myös Yleiskaava-blogissa Laajasaloon liittyvien kahden blogikirjoituksen keskusteluosioita. Nämä blogikirjoitukset, *Laajasalontien muutos puistokaduksi käynnistyy* (Lintula 2015) sekä *Täydentyvän Laajasalon suunnitelmia keskusteluun* (Lintula 2016) käsittelivät Laajasaloon liittyviä raportteja, joita kommentoivat vastauksista päätellen sekä laajasalolaiset että muualla Helsingissä asuvat. Ensimmäisessä näistä on 74 viestiä, jälkimmäisessä 29. Nimimerkkien takaa on helpompi puhua asioista suoraan kuin omalla nimellään ja naamallaan, minkä vuoksi osa kommenteista oli hyvinkin kärkkäitä. Osa vastaajista toki kirjoitti oletettavasti omalla nimellään, mutta täyttä varmuutta tähän ei voi saada. Internetissä kirjoittelu epäilemättä laskee osallistumiskynnystä yhteiskunnan kehityskeskusteluihin, sillä sen voi tehdä omien aikataulujensa mukaan ja usein myös turvallisesti kotikoneelta nimimerkin takaa. Ongelmana tietenkin on se, etteivät kaikki ihmisryhmät ole yhtä aktiivisia tietokoneen käyttäjiä (esim. iäkkäämpi väestö), jolloin vastaukset edustavat helposti vain tiettyjä väestönosia. Myös provosoijat osaltaan sotkevat keskusteluita, jos ne menevät lopulta pelkäksi vastapuolen solvaamiseksi.

Asukasilloista toinen oli ylipormestarin asukasilta, jolla on pitkät perinteet Helsingissä. Siellä asukkaat saavat kysyä kaupungin ja valtion virastojen edustajilta kysymyksiä alueeseen liittyen. Raitiovaunuilta puolestaan keräsi paikalle Laajasaloon suunnitellun raitiovaunuvarikon sijoitussuunnitelmista huolestuneita. Useimmat osallistujat näissä tapahtumissa olivat iäkkäämpiä, keski-ikäisistä eläkeikäisiin. Nuorten osallistujien määrä oli hyvin vähäistä.

Haastattelut koostuvat asukasaktiivin ja Helsingin kaupunkiympäristön toimialan kaavoittajan haastatteluista. Haastattelut olivat kysymyksiensä puolesta hyvin samankaltaiset (löytyvät liitteistä) ja niiden avulla halusin saada suoraan kysymyksiini vastauksia ilman raporttien tai asukasilojen muodollisuuksien tuomaa vaikutusta sisältöön. Vaikka haastattelut annettiin nimettöminä, on etenkin kaupunkiympäristön toimialan kaavoittajalla silti tietoisuus ”velvollisuudestaan” ammattinsa puolesta katsoa mitä ja miten asiansa ilmaisee. Tällä on

varmasti vaikutusta vastauksiin. Lisäksi on hyvä muistaa, että haastatellut edustavat paitsi asukkaita ja kaavoittajia, myös heitä itseään. He peilaavat kaavoitusprosessia omista lähtökohdistaan käsin, vaikka näkevät myös professionsa (kaupunkisuunnittelijat, asukkaiden edustajat) kautta asiat.

Erilaiset tavat kerätä tietoa ja saada asukkaat ja suunnittelijat saman pöydän ääreen (kirjaimellisesti ja kuvainnollisesti) tuottavat hieman erilaisia tuloksia esimerkiksi aktiivisimman osallistujasegmenttinsä vuoksi. Tämä tuli ilmi myös kaavoittajan haastattelusta. Sen vuoksi olen myös pyrkinyt tutkimaan erilaisin keinoin näitä näkökulmia. Aukastapahtumat vaikuttavat olevan enemmän vanhemman väestön osallistumistapa, internet-vaikuttaminen taas nuoremman väestönosan. Yleiskaava-blogista on kuitenkin vaikea sanoa, minkälainen ikäjakauma siellä on. Kommentit vaikuttivat osittain keski-ikä molemmin puolin olevien ihmisten kirjoittamilta, mutta täydellistä varmuutta siitä ei voida saada näillä keinoin. Onko kyseinen sivusto edes sellainen, johon nuoret ylipäänsä päätyisivät? Näiden aineistojen pohjalta sekä aiemmin esittelemieni teorioiden pohjalta lähestyn nyt näitä teemoja.

5. Analyysi

Yleiskaavan suunnitelmat tiivistää kaupunkirakennetta täydennysrakentamisen, kaupunkibulevardien sekä vielä jäljellä olevien uusien asuinalueiden rakentamisen keinoin ovat tämän tarkastelun keskiössä (Helsingin kaupunki 2013a; 2014a; 2016b). Näiden suunnitelmien taustalla ovat Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tekemät sekä teettämät laskelmat viimeaikaisista kehityskuluista ja niiden pohjalta tehdyt arviot Helsingin tulevaisuudesta. Helsingin asukasluku on kasvanut huomattavasti nopeammin kuin esimerkiksi vuoden 2002 yleiskaavassa oltiin osattu arvata. Asuntojen hintojen nousu erityisesti Helsingin kantakaupungissa on kaupungin mukaan yksi osoitus siitä, että kehyskuntien väljyyden sijaan urbaani asuminen on alkanut houkuttaa yhä useampaa.

Useat tutkimukset osoittavat, että kasvavaan kaupunkiin liittyy agglomeraatioetujen sekä laajan palvelutarjonnan lisäksi myös ongelmia, kuten ruuhkautumista, saastumista sekä virkistys- ja viheralueiden häviämistä asumisen ja työn toimintojen alta. Ruuhkien, saasteiden ja vähenevien viheralueiden mukana tulevat myös terveysongelmat sekä luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen. Helsingin kaupungin mukaan yksi merkittävä ratkaisu

asuntopulmaan sekä työpaikkojen ja virkistys- ja viheralueiden säästymiselle on nykyisten moottoriteiden tai moottoritiemäisten väylien (Laajasalontie) muuttaminen kaupunkibulevardeiksi. Tällöin niiden nyt joutomaana olevat reuna-alueet vapautuvat rakentamiselle eikä virkistys- ja viheralueisiin tarvitse kajota merkittävästi. Tämä on yksi Helsingin uuden yleiskaavan kantavista ajatuksista.

Asukkaat ovat muun muassa vuorovaikutusraporteissa sekä Yleiskaava-blogin kommentteissa kyseenalaistaneet kaupungin kasvuennusteiden paikkansapitävyyttä ja siten myös esitetyn rakentamisen tarvetta. Kaupungin mukaan Helsinki on kuitenkin kasvanut viime vuosina jo näitä ennusteita nopeammin, eikä kasvuvauhdin uskota merkittävästi pienenevän tulevaisuudessakaan. Kaupunkisuunnitteluvirasto perustelee rakentamisen tarvetta myös kohtuuhintaisen asumisen tarpeella. Ilman kohtuuhintaista asumista (ja toimitilaa) monilla ei ole varaa asua tai muuttaa Helsinkiin, mikä on haitaksi myös kaupungille itselleen. Myös muut kaupungin ehdotukset ovat saaneet niin puolestapuhujia kuin vastustajia, mikä on hyvin tyypillistä hankkeissa, joissa on mukana monenlaisia toimijoita erilaisista sosiaalisista verkostoista ja ajatusmaailmoista.

Raportteja analysoitaessa esiin nousi muutamia keskeisiä teemoja, jotka toistuivat niin viranomaisten kuin asukkaiden kommentteissa. Erityisesti asukkaiden lausunnoissa luontoon liittyviä mainintoja tuli useita. Monet yleiskaavan suunnitelmia kritisoivat lausunnot liittyivät juuri virkistys- ja viheralueiden määrän vähenemiseen tai laadulliseen muutokseen.

Kaupunkisuunnitteluviraston raporteissa puolestaan korostettiin paljon raideliikennevetoista ja tiivistä urbaania kaupunkia kaupunkibulevardien varrella. Myös asukkaat käsitelivät bulevardeja liikenteen ja siten saavutettavuuden ja arkiliikkumisen helppouden kannalta. Tiiviys puolestaan liittyi monesti kaupunkikuvaan, ja talous sai mainintoja erityisesti viraston raporteissa, mutta välähteli myös asukkaiden puheissa ja kirjoituksissa.

Hyvin pitkälti esiin nousseet teemat vastaavat yleiskaavassa esiteltyjä pääteemoja: raideliikennettä, virkistys- ja viheralueita, tiivistä ja urbaania kaupunkirakennetta, asumista, työpaikkoja, merellisyyttä sekä kansainvälisyyttäkin. Tämä on luonnollista, sillä juuri yleiskaava on ollut sekä kaavaraporteissa, vuorovaikutusraporteissa että asukasilloissa ja haastatteluissa taustalla vaikuttava tekijä. Erona on ollut lähinnä asukkaiden ja viranomaisten painostusten väliset erot. Myös tämän tutkimuksen tuloksien teemoittelu pohjaa tästä syystä väljästi yleiskaavan jaotteluihin. Jaottelen esiin nousseet teemat neljään ryhmään, jotka ovat keskuksista keskustoiksi – tiivistyvä kaupunkirakenne, raideliikenteen verkostokaupunki ja

kaupunkibulevardit, asumisen ja työpaikkojen välinen vastakkainasettelu sekä virkistys- ja viheralueet.

Tarkastelen aineistoista myös tila-käsitteiden esiintymisfrekvenssejä sekä tilalle annettuja merkityksiä. Tilan ja paikan käsitteet ovat arkipäiväistyneet merkittävästi ja ne ovat osana sanoissa, joissa ne eivät suoranaisesti tarkoita samaa, mitä Lefebvren sosiaalinen tila merkitsee. Tila on raporteissa erityisesti tietyille toiminnoille varattuja alueita, vaikka esimerkiksi *kaupunkitila* ammentaa sisältöä sosiaalisesta tilasta. Tilaa käsittelevä osuus myös vetää yhteen muita luokituksia, sillä kaikki ne ovat osaltaan havainnollistamassa tapojamme luoda tilaa ja puhua tilasta. Eri teemat linkittyvät kaikki toisiinsa, sillä sisäänpäin kasvavassa kaupungissa tasapainotellaan luonnon, rakennetun ympäristön, asumisen, työpaikkojen ja palveluiden välillä. Yhdelle toiminnolle varattu tila on usein muilta pois, minkä vuoksi on löydettävä tapoja tarjota kaikille edellytyksiä heikentämättä muita liikaa. Jokaisen henkilökohtaiset arvot ja preferenssit vaikuttavat siihen, mitkä näistä osa-alueista nostamme korkeimmalle.

Näiden jälkeen käsittelen vielä aineistosta esiin tulleita vuorovaikutustilanteita ja niiden sujuvuutta. Tarkoitukseni on löytää keinoja, joiden avulla yhteistoiminnallisesta suunnittelusta voisi tulla mahdollisesti entistä parempaa. Tämän vuoksi jo toteutuneiden vuorovaikutustilanteiden analysointi sekä eri toimijoiden kokemukset näistä ovat olennaisessa osassa. Kuten Häklin teoksessa *Meta Hodos* (1999) motiivina on Pauli Tapani Karjalaisen sanat: ”jotta tieltä voi poiketa täytyy tietää missä se kulkee”, myös tässä tutkimuksessa tarkoituksena on selvittää, millaisena nykytilanne koetaan, jotta sitä voitaisi kehittää oikeaan suuntaan. On turha toistaa vanhoja virheitä, kun pyritään kohti parempia suunnittelukäytäntöjä.

5.1. Keskuksista keskustoiksi – tiivistyvä kaupunkirakenne

Uudessa yleiskaavassa (Helsingin kaupunki 2016b) halutaan luoda nykyisistä aluekeskuksista rakenteeltaan tiiviimpiä ja palveluiltaan kattavampia keskustoja. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston raporttien mukaan tällainen monikeskuksisuus vähentäisi tarvetta matkustaa kaupungin sisällä pitkiä matkoja palveluiden perässä. Lyhyet välimatkat myös kannustavat liikkumaan julkisilla, pyöräillen tai kävellen, mikä osaltaan sekä helpottaa ruuhkia, että pienentää liikenteen aiheuttamia päästöjä ja edistää kansanterveyttäkin. Tiivistyvässä kaupungissa on myös helpompaa saavuttaa vaadittava asukasmäärä alueiden

palveluiden turvaamiseksi, kun vanhanaikaiset yksikerroksiset ostoskeskukset ja matala rakentaminen aluekeskuksissa korvataan tiiviimmällä ja korkeammalla rakentamisella. Näistä keskustoista halutaan myös liikenteellisiä noodeja, mikä osaltaan tukisi julkisen liikenteen edellytyksiä.

Kaupunkirakenteen tiivistyminen on yksi merkittävistä tavoitteista yleiskaavassa, jonka selostuksessa sana *tiivis* esiintyy 119 kertaa, kun mukaan lasketaan vain todella kaupunkirakenteen tiiviyteen tai tiivistämiseen liittyvät sanat eikä esimerkiksi *positiivisuuteen* ja *negatiivisuuteen* liittyviä mainintoja. Yleiskaavan visio 2050:ssä (Helsingin kaupunki 2013) sana *tiivis* esiintyy niin ikään 51 kertaa, Laajasalon alueellinen kehityssuunnitelma ja kaupunkibulevardi -raportissakin 57 kertaa. Yleiskaavan visiossa tiiviin kaupunkirakenteen nähdään tukevan ”ekotehokkaan kaupunkirakenteen muodostumista”, minkä lisäksi kaikissa raporteissa tiiviin rakentamisen nähdään suojelevan viheralueita merkittävältä rakentamiselta. Samalla kuitenkin virkistys- ja viheralueiden määrän sijaan korostetaan niiden laatua. Tästä laadun määrittelystä lisää virkistys- ja viheralueita käsittelevässä kappaleessa. ”Hetki suunnittelijana” –raportissa, joka keräsi yli 33 000 karttapaikannusta noin 4600 vastaajalta, sai 444 mainintaa sanalle *tiivis*. Tässä yhteydessä haluttiin paljon nimenomaan tiivistä korttelikaupunkia, sillä se yhdistettiin hyviin palveluihin.

Paremmiin saavutettavissa olevat, entistä laajemmat palvelut eivät näytä raporttien tai keskusteluiden mukaan herättävän vastustusta asukkaiden tai muiden viranomaisten silmissä. Kuitenkin toisessa Yleiskaavablogin keskustelussa (Lintula 2015) nimimerkki *palvelut* epäilee, etteivät hyvät palvelut tule kilometrien päähän keskustasta tiiviydestä huolimatta. Lisäksi tiiviyden itseisarvo ja sen saavuttamiseksi tehtävät uhraukset puhututtavat. Yleiskaava-blogin keskusteluissa Laajasalon tiivistymistä kauhistellaan erityisesti menetettävien virkistys- ja viheralueiden vuoksi. Sama huoli nousi esiin myös raitiovaunuvarikkoillalla, jossa käsiteltiin nykyisen urheilupuiston ja uimarannan tienoille suunniteltua jopa 90 000 k-m²:ä rakentamista raitiovaunuvarikon ja asumisen muodossa. Suunnittelijoiden mukaan mitään näistä suunnitelmista ei ole lyöty lukkoon eivätkä nämä tule suoranaisesti arveltujen toimintojen päälle. Asukkaiden tivatessa, minne varikko ja asunnot sitten tulevat, vastauksena oli ”toimintoja voidaan siirtää” (Raitiovaunuilta 2017). Myös haastattelemani asukasaktiivi ilmaisi huolensa Laajasalon kaavoituksesta. Laajasalo Degerö - Seura oli ehdottanut ostoskeskuksen alueen tiivistä täydennysrakentamista, jotta viheralueet säästyisivät, mutta sen sijaan he kokevat kaupungin ratkaisuna olevan sekä ostoskeskuksen alueen että viheralueiden rakentaminen tiiviiksi.

Laajasalo Degerö -Seura olisi siis halunnut rakentaa tiiviisti sinne, minne rakennetaan ja jättää muuten alueita nykyiselleen. Tarkoituksena oli tehdä ”kontrastista kaupunkia” (Asukasaktiivi 2017). Tiiviyttä ei siis seuran osalta vastustettu, kunhan se keskittyisi vain muutamille alueille, ei koko saarelle. Yleiskaava-blogin keskustelijoista monet taas puolustavat tiivistä kaupunkirakennetta ja eräs puolustajista vetoaa tiiviin rakentamisen puolesta, jotta myös keskituloisilla palkansaajilla olisi varaa asua Töölössä tai sen kaltaisella alueella. Toinen keskustelija huomauttaa, että Töölö sijaitsee Töölössä eikä kymmenen kilometrin päässä keskustasta, ja kuinka nämä keskituloiset voisivat rakentaa Töölön samoilla perusteluilla minne tahansa Suomeen. Myös tiiviin kaupunkirakenteen itseisarvosta on käyty vilkasta keskustelua. Nimimerkki *tiivius* toteaa, että Etelä-Helsingin arvostus tulee keskustan läheisyydestä eikä sen tiiviydestä ja vertaa tiivistä aluetta etäällä keskustasta slummiksi. Hän sanoo voivansa asua umpikorttelissa keskustassa, muttei kymmenen kilometrin päässä keskustasta. Myös nimimerkki *Matkailija* on sillä linjalla, että pahaa jälkeä syntyy, jos viihtyisiksi koetut lähiöt tuhoetaan ”täydennysrakentamisella mukakantakaupungiksi”. Tällöin ei hänen mukaansa synny kantakaupunkitunnelmaa vaan pelkästään asuntoreservaatteja (Lintula 2015).

Toisaalta keskusteluista löytyy myös radikaalimman tiivistämisen kannalla olevia. Muutamat keskustelijat väläyttelevät ideaa pientaloalueiden korvaamisesta kerrostaloilla, jolloin asukasluku saataisi selkeään kasvuun yli kaupungin nykyisten suunnitelmien. Kaikki eivät ole näille ehdotuksille lämmenneet ja toisessa keskustelussa (Lintula 2016) ”vihernulikoiden” tulkittiin uhkailevan omakotitaloasujia tonttien ”alihintaisilla pakkolunastuksilla” heti, kun mielipiteet ”silittävät heidän ideologiaansa vastakarvaan”. Internetissä ongelmana on anonymiteetin luoma mahdollisuus liioitella, provosoida, provosoitua ja valehdellakin, joten sarkasmia tai muuta merkitystä lauseista on mahdotonta todentaa varmasti, minkä vuoksi keskustelut saattavat keskustelijoiden tulkinnoista riippuen saada hyvinkin erilaisia käännteitä.

Laajasalon alueellinen kehityssuunnitelma ja kaupunkibulevardi -raportti (Helsingin kaupunki 2014a) on puolestaan tehty yleiskaavasunnitelmia silmällä pitäen. Se painottaa erityisesti Laajasalon asemaa tiivistyvässä bulevardikaupungissa. Laajasalossa on samanaikaisesti käynnissä uuden asuinalueen, Kruunuvuorenrannan rakentaminen, kaupunkibulevardin suunnittelu sekä erityisesti uuden ostoskeskuksen alueen täydennysrakentaminen. Laajasalossa siis tulevat näkymään kaikki yleiskaavan esittelemät kolme kaupungin tapaa rakentaa. Laajasalo on tähän päivään saakka ollut Helsingin tasolla hyvin väljästi rakennettu ja metsäinen lähiö. Suuren pientalojen osuuden ja väljän rakentamisen vuoksi asukastiheys on

ollut noin kolmanneksen Helsingin keskiarvoisesta asukastiheydestä. Tähän Laajasalon alueellinen kehityssuunnitelma sekä Helsingin yleiskaava pyrkivät tuomaan muutosta. Kruunusiltojen myötä Laajasalon relatiivinen sijainti muuttuu merkittävästi, kun entisestä pussinperästä tulee saavutettavuudeltaan kantakaupunkia. Kalliin siltahankkeen myötä aluetta ei haluta jättää rakentamatta mahdollisimman tiiviiksi, ja Kruunuvuorenrannan, Yliskylän ostoskeskuksen alueen sekä Vartiosaaren rakentamisen myötä alueen väkiluvun arvellaankin kasvavan jopa 21 000 – 28 000:lla eli yli kaksinkertaistuvan.

Ylipormestarin asukasillassa (2017) yksi kaavoituksesta konkreettisesti esiin nouseva huoli oli Koirasaarentien suunnitelmien aiheuttama mahdollinen tonttien pakkolunastus. Koirasaarentien varteen on suunniteltu tiiviimpää rakentamista ja muutama pientalossa asuva oli huolissaan, että heidän tonteistaan lohkottaisi osia näitä suunnitelmia varten. Eräällä oli jopa aiempaa kokemusta, kuinka 1980-luvulla Laajasalon Itäniityntieltä oli kaupunki pakkolunastanut tonteista osia kaupungille halvalla hinnalla. Tietä ei kuitenkaan tullut lunastettujen tontinosien kohdalle, joten ne olisi saanut lunastaa takaisin, mutta ”käyvällä hinnalla”. Niin yliormestari Pajunen kuin muut asiasta vastaavat kaupunkisuunnitteluviraston ja kiinteistöviraston asiantuntijat vakuuttivat, että Helsingin kaupungilla on niin paljon omia maita, että yksityisten tonttien pakkolunastusta käytetään mahdollisimman vähän. Alueen asemakaavoituksesta vastaava Petteri Erling totesi, että alueelle on tehty kaupunkisuunnittelua kaupungin omistamille ja hallinnoimille alueille eli lähinnä katualueille ja viheralueille. Yksityisiä kiinteistönomistajia on lähestytty mahdollisen täydennysrakentamishalukkuuden tiimoilta, mutta ilman heidän hyväksyntäänsä nämä alueet jätetään rauhaan. Myös kiinteistöviraston edustaja totesi kaavoituksen tapahtuvan yhteistyössä asukkaiden ja suunnittelijoiden kanssa, minkä lisäksi kaupungin poliittinen linja on mahdollisia lunastuksia edeltävä vahva neuvotteluprosessi ja neuvotteluhalukkuus. Aina pyritään neuvottelemaan ja tekemään vapaaehtoisia sopimuksia. 1980-luvun tapauksesta todettiin, ettei se vaikuta ainakaan kaupungin nykyisten periaatteiden mukaiselta. Syyksi tuon ajan ratkaisuun tarjottiin kaavan muuttumista ja vaikutusta arvoon, mikäli tontti on ollut kaupungin omistuksessa kauan ennen mahdollista takaisinlunastusta.

Haastattelemani Helsingin kaupunkiympäristön toimialan kaavoittaja totesi, että uudessa yleiskaavassa yhtenä merkittävänä uutena ajatuksena on toimintojen tuominen yhteen. Aiemmin kaupunkisuunnittelussa oli vallalla ajatus toimintojen (asuminen, työskentely, palvelut) eriyttämisestä esikaupunkialueilla pitkienkin matkojen päähän toisistaan. Nyt tarkoituksena on luoda kaupunki, jossa toiminnot ovat lähekkäin ja vähentävät siten

liikkumisen tarvetta. Kaupunkia on suunniteltava kokonaisuutena, minkä vuoksi esimerkiksi liikenneväyliä ja maankäyttöä tulee käsitellä yhdessä. Asukasmäärien kasvaessa ja liikkumistapojen muuttuessa voidaan tarjota paremmat palvelut sekä monipuolisempia, tehokkaampia ja nopeampia liikkumisen mahdollisuuksia. Suunnittelija toteaa, ettei toimintojen tuominen lähemmäksi toisiaan voi olla vaikuttamatta kokonaisvaltaisesti kaupunkiin, ja siihen liittyvät huolet ovat myös nousseet esiin asukkaiden kanssa tapahtuneissa vuorovaikutustilanteissa.

Yleiskaava-blogissa keskustelua herätti myös tämä toimintojen yhteen tuominen ja tiivistäminen. Osa kannattaa huonoina ja ruminakin pitämiensä lähiöiden tiivistämistä merkittävästi, osa taas muistuttaa, että väljää ja matalaa rakentamista on myös Eirassa, Kumpulassa ja Käpylässä eli aivan ydinkeskustan kyljessä. Heidän mukaansa nämä alueet tulisi rakentaa ensin tiiviiksi ja vasta sen jälkeen tiivistää muita alueita. Myöskään lähiöiden arkkitehtuurin ja estetiikan puutetta kaikki kommentoijat eivät allekirjoittaneet. Toimintojen yhteen tuomisen herättämä huoli asukkaiden näkökulmasta linkittyy alueen visuaaliseen ulkoasuun ja siten sen luonteeseen. Muutosten vaikutukset arkiliikkumiseen näkyivät myös keskusteluiden taustalla.

5.2. Raideliikenteen verkostokaupunki ja kaupunkibulevardit

Helsingin uusi yleiskaava, visio 2050 sekä Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma perustuvat ajatukselle kaupungista, jossa vahva raideliikenne sekä joukkoliikenne yleensäkin, mahdollistaa kaupungin kasvun vähentämällä yksityisautoilun tarvetta ja yhdistämällä alueita toisiinsa entistä paremmin. Yksi suunnitelman kulmakivi on nykyisten moottoriteiden sekä moottoritiemäisten väylien (mm. Laajasalontie) muuttaminen kaupunkibulevardeiksi. Tässä Vantaan kaupungin rohkeaksi julistukseksi ”urbanin kaupunkirakentamisen ja elämäntavan puolesta” kutsumassa yleiskaavassa (Helsingin kaupunki 2015) viimeaikaisiin kehityskaariin pohjaavat selvitykset sekä käsitykset toivottavista tulevaisuusskenaarioista ohjaavat suunnittelua. Raporttien mukaan Helsinki tulee nykyisiin tilastoihin perustuen kasvamaan merkittävästi tulevaisuudessakin ja sen on pääkaupunkina kasvettava, sillä pääkaupunkiseutu on maan taloudellinen keskus ja kasvun airut. Yksityisautoilu on tällä hetkellä monin paikoin nopein liikkumismuoto, mutta samalla myös saastuttavin ja tilaa vievin kulkumuoto. Kaupungin tiivistyessä olisi siis kehitettävä myös julkista liikennettä sekä kevyenliikenteen muotoja entistä kilpailukykyisemmiksi, jotta ihmiset siirtyisivät yksityisautoilusta

kestävämpiin kulkumuotoihin ja siten vähentäisivät sekä ruuhkautumista että ympäristön saastekuormaa.

Näiden seikkojen kautta kaupunki perustelee vahvan raideliikenteen verkostokaupungin ja kaupunkibulevardien tarvetta. Monet viranomaistahot kuitenkin huomauttavat lausunnoissaan, että Helsinki on monille ympäryskunnissa asuville työssäkäyntipaikka, eikä näin merkittäviä alueellisia muutoksia voida suunnitella vain yhden kaupungin voimin. Myös Yleiskaavablogin kommenteissa huomautetaan, että monet autolla liikkuvat tulevat kehyskunnista tai Helsingin pientaloalueilta, eikä ihmisiä toisaalta voida pakottaa luopumaan yksityisautoilusta. Kaupunkibulevardien osalta niin asukkaat kuin viranomaistahot nostavat esiin kaupunkibulevardien ongelmat. Autoilun ei voida olettaa loppuvan kokonaan, jolloin bulevardisoitujen pääväylien saaste- ja melupitoisuudet voivat olla laadukkaan elämisen kannalta liian korkeat. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto myöntää tämän ongelman, ja muiden kulkumuotojen edellytysten parantaminen onkin heidän mukaansa avain bulevardisoinnin toteutukselle. Oletuksena on, että tehokkaan joukkoliikenteen ja ehkä ympäristötietoisuudenkin kautta voidaan saada ihmiset vaihtamaan yksityisautoilu kestävämpiin kulkumuotoihin.

Ylipormestarin asukasillassa Ympäristöviraston edustajan Päivi Kippo-Edlundin mukaan pienhiukkasten suhteen ongelmana on kuitenkin ilmanlaadun raja-arvojen puuttuminen Euroopan Unionin ja siten myös Suomen tasolla – miten siis määritellään turvalliset raja-arvot. Ylipormestarin asukasillassa nostettiin esiin myös huoli kaupunkibulevardisoinnin aiheuttamista liikenneruuhkista ja saasteista. Kaupungin virkamiesten mukaan Laajasalon nykyinen väylä vetää kyllä ja ongelmia tulee pikemminkin Herttoniemen päässä. Kaupunkibulevardien yhteydessä puhuttiin myös katukuiluista ja niiden vaikutuksesta ilman vaihtuvuuteen kaduilla. Nykyjärjestelyistäkin valitettiin, sillä ostoskeskuksen nykyinen liikennejärjestely oli erään asukkaan mielestä vaarallinen ja aiheuttaa vaaratilanteita usein. Palaute otettiin vastaan ja Jussi Pajunenkin totesi risteyksen olevan epäselvä. Asukkaille annettiin myös ohje ottaa yhteyttä työmaista vastaaville tahoille, sillä he saattavat voida reagoida asioihin nopeammin.

Viranomaisten nostaessa esiin erityisesti terveydellisiä ja ekologisia näkökulmia tiivistyvän kaupunkirakenteen suhteen, asukkailla korostuu näiden suunnitelmien vaikutus käytännön elämään ja tilallisuuteen. Haastattelemani asukasaktiivi kertoi Laajasalo Degerö –Seuran olevan kaupungin kanssa kahdessa näkökulmassa hyvin eri linjoilla kaupungin kanssa.

Viheralueiden lisäksi alueen liikenneratkaisuihin oltiin eri linjoilla. Asukasaktiivi arveli, etteivät Kruunusillat tule palvelemaan nykyisiä asukkaita kovinkaan hyvin, sillä hänen mukaan jopa 85 %:a laajasalolaisista ei matkaa keskustaan. Kaupunginvaltuusto oli hyväksynyt ponnen, jonka mukaan raitiolinjojen lisäksi bussilinjat Herttoniemen metroasemalle säilytetään, mutta asukasaktiivi epäili, tuleeko kaupungilla olemaan varaa kahden erillisen liikennejärjestelmän ylläpitoon. Mikäli bussilinjat vähenisivät, tulisi tämä hänen mukaansa pidentämään matka-aikoja ja hankaloittamaan yhteyksiä, minkä seurauksena joidenkin nykyisten laajasalolaisten ei kannattaisi enää asua saarella. Hän epäili, ettei tällainen asukkaiden vaihtaminen ja asukkaita palvelemattomien ratkaisuiden tekeminen olisi linjassa kaupungin strategioiden kanssa.

Myös Yleiskaava-blogissa kommentointi on saanut samanlaisia piirteitä. Nimimerkki *tympääntynyt vihainen* kysyy, että ”Entä jos ei mene keskustaan? Eihän siellä ole mitään, mitä ei olisi Itäkeskuksessa! Työpaikat ovat aivan muissa suunnissa ja niihin mennään autoilla”. Lisäksi nimimerkki *Laajasalontie on valtavyöly* muistuttaa: ”[s]uunnitelmissa pitäisi muistaa, että Laajasalontie on tuhansille ihmisille vain läpikulkukatu matkalla kotiin. Helsinki jatkuu vielä Yliskylän jälkeen Jollakseen ja Santahaminaan. Eikä muuta mahdollista reittiä (sillan rakentamisen jälkeenkään) idästä, lännestä ja pohjoisesta niihin ole.” (Lintula 2015). Kaupunkisuunnitteluvirasto korostaa raporteissaan ja haastattelemani kaavoittaja puheessaan, että kaupunkia suunnitellaan kokonaisuutena. Asukkaiden puheissa korostuvat taas pienemmän mittakaavan huolet, ne jotka koskettavat arkielämää ja sen sujuvuutta. Laajasalosta keskustaan ja Vuosaareen johtava raitiolinja ei palvele kaikkia, ja mikäli Jollaksen perälle ei edelleenkään tule raitiovaunua, onko yksityisautoilusta luopuminen asukkaille kannattavaa. Yleiskaava-blogin keskusteluissa muistutetaan, että kaupungissa taloudesta auto taikka kaksi löytyy erityisesti pientaloalueilta ja Jollaksessa pientaloja on merkittävästi. Nykyiset yhteydet Jollaksesta ovat heikot ja mikäli ne sellaisina pysyvät, siirtyminen julkiseen liikenteeseen ei ole todennäköistä.

Myös Helsingin julkinen liikenne yleensäkin sai palautetta niin asukasilloissa kuin yleiskaava-blogissa. Ylipormestarin asukasillassa annettiin palautetta Laajasalon nykyisistä linjoista, jotka ovat asukkaita puhututtaneet jo pidemmän aikaa. Reiherintie 7:n talot ovat jyrkän mäen päällä ja erään asukkaan mukaan siellä asuu paljon iäkästä väestöä. Heille jyrkkä mäki voi olla liian raskas kulkea pysäkillä eikä mäen päälle tule lainkaan palvelulinjoja, minkä lisäksi kaupunki suhtautuu nuivasti taksiseteleiden antamiseen. Yleiskaava-blogissa taas kritisoitiin tulevia raitiolinjoja ja niille varattavia liityntäpysäköintejä siitä, että mikäli

tulee esimerkiksi Jollaksesta autolla, ei ole kannattavaa jättää sitä Laajasalon ostoskeskukseen ja hypätä raitiovaunuun, vaan ajaa pari minuuttia kauemmin Herttoniemen liityntäpysäköintiin ja jatkaa siitä metrolla, joka on raitiovaunua nopeampi yhteys keskustaan. Yleiskaava-blogissa yksi huoli on myös raitiovaunulinjojen mahdollinen etäisyys. Mikäli matka lähimmälle pysäkille on pitkä, onko kannattavaa kulkea raitiovaunulla lainkaan. Länsimetrokin sai osansa arvostelusta lyhyiden laitureiden osalta (Lintula 2016).

5.3. Asumisen ja työpaikkojen välinen vastakkainasettelu

Toimintoja on pyritty aiemmin eriyttämään ja käytännön syistäkin asuminen ja työpaikat sijaitsevat erillään toisistaan. Etätyö on hieman muuttanut tätä kuviota, mutta yhä asuminen tapahtuu hyvin paljolti eri tiloissa kuin työnteko. Tiivistyvän kaupunkirakenteen ja toimintojen yhteen tuomisen myötä asunnot ja työpaikat saattavat kuitenkin sijaita entistä lähempänä toisiaan. Lisäksi, ainakin vielä, työnteolle on tarvetta. Aasukkaat saavat työstä rahaa elämiseen ja työ tuottaa meille tuotteita ja palveluita, joita kulutamme elääksemme ja nauttiaksemme. Kuitenkin työpaikkojen ja asuintalojen välillä on tietynlaista jännitettä, sillä yhdelle varattu tila on toiselta pois. Tämä asumisen ja työpaikkojen välinen jännite tuli esille kaupungin ja asukkaiden ajatuksissa. Kohtuuhintaista asumista toivoivat niin kaupunki kuin asukkaat. Helsingin viimeaikainen hintakehitys on ollut koko Suomen mittakaavassa erittäin suurta, ja erityisesti kantakaupungissa hinnat ovat karanneet monen tavallisen palkansaajan ulottumattomiin. Harva kieltää asuntojen rakentamistarpeen, vaikka muutama Yleiskaava-blogin kommentoija on sitä mieltä, että myös Espooseen ja Vantaalle voisi rakentaa, minkä lisäksi väljää omakotitaloasumista haikaileville ehdotetaan muuttoa muualle Suomeen sekä pientaloalueiden muuttamista kerrostalovaltaisiksi asuinalueiksi. Eriäviä mielipiteitä tuottaa eniten rakentamisen sijoittaminen kaupunkirakenteeseen.

Toimitiloista asukkaat ja kiinteistöjen omistajat toivoivat entistä useammin tyhjen toimistorakennusten muuttamista asunnoiksi, yritykset taas toivoivat yritysalueiden säilyvän. Kaupungin linja on, ettei kaupunki toimi ilman työpaikkoja ja agglomeraatioetu hyödyttää lähekkäin olevia yrityksiä. Tämän vuoksi ei olla halukkaita muuttamaan toimitiloja asumisen käyttöön, vaikka asunnoista on pulaa. Aluekeskusten kehittämiseen ja urbaanin kaupallisen tilan kehittäminen sai mielipiteissä kannatusta (Helsingin kaupunki 2015). ”Hetki suunnittelijana” –raportissa *elinkeinoelämää* tai *taloutta* asukkaat eivät juuri olleet pohtineet näillä hakusanoilla, mutta sataman sijainnista sekä lentokentistä oli tullut mainintoja. Hyville palveluille on kysyntää ja niistä erityisesti kahvilat saivat mainintoja (93) ja raportissa

kahviloita pidetään mahdollisesti keskeisenä urbaanin kanssakäymisen paikkana (Helsingin kaupunki 2014c: 21). Myös vanhat ostoskeskukset nähtiin aikansa eläneinä ja uudistusta kaipaavina paikkoina, mitä myös yleiskaavassa on pohdittu. Kaupunginosakeskuksia halutaan muuttaa keskustoiksi niin vastaajien kuin suunnittelijoiden haaveissa.

Kaupunki hakee ratkaisua kolmesta eri mallista. Vielä rakentamatta olevat suuret asuinalueet rakennetaan tiiviiksi kantakaupunkimaisiksi alueiksi, minkä lisäksi vanhoja väljiä lähiöitä täydennysrakennetaan ja moottoritiemäiset väylät bulevardisoidaan. Työpaikkoja tulee sekä tiiviiden alueiden asuinkerrostalojen kivijalkoihin, että vanhoille työpaikka-alueille. Koko Helsinkiä tiivistetään merkittävästi, ja kuten haastatteleman kaupunkisuunnittelija totesi, ei Laajasalo ole tästä poikkeus. Tiiviit aluekeskustat ja liikenteen solmukohdat mahdollistavat myös palveluiden ja työpaikkojen tuomisen lähelle ihmisiä, jolloin välimatkat pienenevät. ”Hetki suunnittelijana” –raportissa monet vastaajat toivoivat asumisen ja työpaikkojen sekoittamista, mikä on myös yleiskaavassa ajatuksena.

Yleiskaava-selostuksessa *asuminen* saa 142 mainintaa, *asunto* 208, kun taas *toimitila* saa 131 ja *työpaikka* 116 mainintaa. Asumiseen liittyviä sanoja on käytetty enemmän kuin työhön liittyviä, mutta molemmat ovat kaupungille merkittäviä. Asunnoilla ei ole merkitystä, jollei niihin ole muuttajia. Yleiskaava pohjaa tulevaisuudenkuviin nykyisten tietojen ja tekniikoiden perusteella, minkä takia asukkaiden ja muuttajien oletetaan yhä tarvitsevan jatkossakin työpaikkoja. Kaikki toki eivät ole työelämän piirissä vaan myös lapsille ja vanhuksille on tarjottava palveluita, mutta nykyisellä järjestelmällä mahdollisimman monen olisi hyvä olla työelämän piirissä tuottavana jäsenenä. Jos kaupunki ei voi tarjota työpaikkoja, houkuttelisiko sinne muuttaminenkaan, etenkin jos asuntojen hinnat ovat korkealla. Kaupunki näkee työpaikat tuottavuuden ja arvonalisäyksen kautta, kun taas asukkaille mahdollinen työ on elintason turvaaja.

Laajasalon asukasillassa nousi esiin myös kysymys siitä, miksi Kruunuvuorenrannan alkuperäisistä suunnitelmista poiketen alueelle ei rakenneta pientalovaltaista asutusta. Kaupungin linjana oli, että kaupungin kehityskaari näyttää nyt toisenlaiselta kuin vuoden 2002 yleiskaavassa, minkä lisäksi Kruunuvuorenrannassa on voimassa oma osayleiskaavansa, joka kumoaa vuoden 2002 yleiskaavan. Pientaloasumista kaivataan siis ainakin Laajasalossa. ”Hetki suunnittelijana” –raportissa vastauksia tuli sekä pientalojen puolesta että niitä vastaan.

Asukkaiden puheissa luontoon liittyvät asiat sekä kulkemisen helppous sekä kohtuuhintainen asuminen korostuvat. Työt mainitaan lähinnä liikkumisen helppouden näkökulmasta: kuinka pitkä matka töihin on ja miten sinne helpoiten pääsee. Yleiskaava-blogissa yksi kirjoittaja myös muistuttaa, etteivät kaikki ole työssäkäyviä ihmisiä. Palveluille on kysyntää ja palveluala on yksi merkittävä työllistäjä Suomessa ja erityisesti pääkaupunkiseudulla. Laajasaloa ei nähdä asukkaiden kommentteissa työssäkäyntialueena, mihin myös alueen vähäinen työpaikkojen osuuskin viittaa. Sen sijaan työmatka on olennaisessa osassa juuri liikennratkaisujen aiheuttamien vaikutuksien vuoksi. Myös asukasaktiivi puhui juuri työmatkan suuntautumisesta muualle kuin Helsingin keskustaan, jonne kallis siltayhteys aiotaan rakentaa.

5.4. Viher- ja virkistysalueet

Erityisesti asukkaiden mielipiteissä vuorovaikutusraporteissa, mutta myös Yleiskaava-blogin keskusteluissa, asukasilloissa sekä haastattelussa nousevat esiin luontoon ja virkistykseen liittyvät teemat. Yleiskaavassa ja Visio 2050:ssä puhutaan paljon luonnon säilyttämisen edellytyksistä, mutta useampaan kertaan mainitaan, kuinka laatu tulee korostumaan määrän sijaan. Laajat yhtenäiset viheralueet pääosin säilytetään, mutta niiden reuna-alueita varataan rakentamiselle. Osa virkistysalueista saatetaan kaavoittaa asumiselle ja nykyisten viher- ja virkistysalueiden laatua parannetaan. Näiden alueiden rakentaminen asuinalueiksi on viraston mukaan perusteltua, mikäli sillä taataan alueen palvelutason säilyminen tai paraneminen. Viher- ja virkistysalueiden määrä on siis julkisessa diskurssissa alisteinen palvelutasoa ylläpitäville ja tukeville asukasmäärille. Kaupungin tarkin määritelmä laadukkaammalle luonnolle tarkoittaa metsien ja muiden alkuperäisten luontotyyppien muuttamista paikoin paremmin kulutusta kestäviksi puistoiksi (Helsingin kaupunki 2014b: 9). Laadullisuudessa on yleensä kyse ainakin osin mielipiteestä. Kaikille laadukas luonto ei tarkoita hoidettuja puistoja, toisille se taas on juuri niitä.

Asukkaiden mielipiteet tästä ovat osin ristiriitaisia, kuten tällaisissa arvokysymyksissä usein on laita. Toisaalta kaivataan rakennettuja kaupunkipuistoja, toisaalta metsiä ja muita luonnontilaisia viheralueita. Yleiskaavaehdotuksen vuorovaikutusraporttien mielipiteissä luontoarvoja ei raportin mukaan erityisesti eroteltu vaan ihmiset viittasivat useammin niihin käsitteillä ”hieno luonto” tai ”rauhallinen luonto”. Metsä on mainittu osassa mielipiteitä (Helsingin kaupunki 2015). Hetki suunnittelijana –raportissa (Helsingin kaupunki 2014c) analysoitiin yli 33 000 karttamerkintää ja 15 612 avovastausta. Niistä 458:ssa mainittiin metsä

ja 5162 liittyi käsitteeseen luonto. Myös kaupunkikalliot tulivat esiin kyselyssä muun muassa boulderoinnin suosion vuoksi. Villimmän ja luonnontilaisemman luonnon ohella kaivattiin myös hoidettua luontoa. Keskuspuistosta toivottiin paremmin reititettyä, valaistua ja siistimpää. Lisäksi toivottiin lisää puistonpenkkejä (32 toivetta) erityisesti vanhempaa väestönosaa ajatellen. Myös kaupunkiviljelylle oli kannattajia, toisaalta myös vastustajia.

”Hetki suunnittelijana” –raportin mukaan asukkaiden vastauksista kuului, että kaupunkiluontokysymyksiin on perehdytty ja niitä on pohdittu. Raportissa pohditaan, että vastaajat saattavat arvottaa luontoa sen perusteella, kuinka luonnon monimuotoisuus siinä säilyy. Tämän yhteydessä siteerataan Veikko Erantia: ”Tarvitaan sekä kaikkia lähellä olevia virkistysalueita että isompia ulkoilualueita. Luonnonmukaisuus on parasta virkistymisen ja terveyden kannalta. Kehittämisessä on oltava varovainen. Puistomaisuus vähentää virkistysarvoa. Lisäksi se on osoittautunut vaikeasti hoidettavaksi - metsät, joilta on kaadettu puustoa ja tuhottu kenttäkerros, ovat pusikoituneet ja roskaantuneet.” (Eranti 2014). Tämän perusteella luonnontilaisemmat metsät saatettaisi kokea arvokkaampana kuin rakennetut puistot, vaikka molemmille on kysyntää. Kyse on kuitenkin myös makuasiasta.

Tätä kenties myös Yleiskaava-blogin kommentoijat ovat tietoisesti tai alitajuisesti ajatelleet, sillä kommenteissa arvostellaan kaupungin halua nurmikon peittämiin puistoihin, ja toivotaan ekosysteemin ja ihmisten terveyden kannalta parempia ratkaisuja. Lisäksi samaisen blogin kommenteissa nimimerkki *avarat näkymät moottorisahalla* toteaa: ”Rakennusviraston mieleen ovat puistot, joissa ei ole turhaan puita tai pensaita häiritsemässä. Etenkin vähän villiintynyt luonto on kauhistus kaupungin puistosuunnittelijoille” (Lintula 2016).

Laajasalon alueellisessa kehityssuunnitelmassakin luonto ja erityisesti merellisyys ovat olennaisessa osassa. Laajasalossa on merkittävä osuus viheralueita, jopa kaksinkertainen määrä Helsingin keskiarvoon verrattuna (Helsingin kaupunki 2014a: 28). Näistä rakennettuja viheralueita on kuitenkin vain Helsingin keskiarvon verran, paljon on kaupunkimetsää. Kaupunkisuunnitteluviraston visiossa viher- ja virkistysalueissa painottuvat määrän sijaan laatutekijät, niin myös Laajasalon kohdalla. Haastatteleman asukasaktiivi kritisoi kaupungin suunnitelmia ja sanoi, että Laajasalo Degerö -Seura ehdotti ostoskeskuksen alueen tiivistä rakentamista juuri viheralueiden säästämisen vuoksi, mutta uudessa yleiskaavassa myös viheralueille rakennetaan. Erityisesti puhetta tuli Reposalmen uimarannan ja urheilupuiston läheisyyteen suunnitellusta raitiovaunuvarikosta sekä jopa 90 000 k-m²:n rakennusalaista. Tämä aihe nousi esille myös Yleiskaava-blogin kommenteissa sekä asukasilloissa.

Raitiovaunuvarikon sijoittamisesta pidettiin jopa oma asukasiltansa sen herättämän keskustelun vuoksi.

Asukkailta on tullut Laajasalon alueellinen kehittäminen ja kaupunkibulevardi -raportin mukaan toiveita etenkin rantaa kiertävästä yhtenäisestä kulkureitistä, joka mahdollistaisi samalla useammalle pääsyn merellisten maisemien ääreen – etenkin liikuntarajoitteisilla ja iäkkäillä voi olla mahdotonta päästä nykyisten reittien puitteissa upeiden merimaisemien ääreen. Tämä käy yhteen kaupungin vision kanssa, missä viher- ja virkistysalueet ovat monien ulottuvilla ja toimivat jopa matkailuvalttina. Tällaisessa diskurssissa luontoarvot tunnustetaan, mutta luontoon on päästävä helposti ihmisten ehdoilla, se ei riitä vain etäiseksi maisemaksi tai vaikeakulkuisen maaston takana olevaksi näkymäksi. Rantareitit myös viittaavat haluun pitää ranta-alueet julkisina alueina, joihin mahdollisimman monella on pääsy.

Merellisyys korostuu suunnitelmissa ja asukkaiden kommentteissa. Saaristokaupungista on useampia mainintoja ja merta halutaan tuoda entistä enemmän näkyväksi kaupunginosan piirteissä. Mielikuvia syntyy urbaanista saaristolaiselämästä, kahviloista ja raikkaan meri-ilman tuulahduksista. Urbaanit Kruunuvuorenranta ja Laajasalon keskus tuovat alueelle elämää, mielenkiintoa luovat alueen kartanoiden ja huviloiden historiasta kertovat vanhat rakennukset ja puistot. Asukkaiden näkökulmissa korostuvat myös veneilyn ehdot, Laajasalossa on useita venesatamia eli varmasti myös lukuisia veneilijöitä. Heille merellisyys on tärkeää juuri veneilyn näkökulmasta, ei pelkästään rantapolulta ihailtuna. Merta pidetään tässä yhteydessä erityisesti virkistysarvoltaan merkittävänä: raikas meri-ilma ja merimaisemat. Myös meren hyötykäyttöä mm. lauttaliikenteen osalta väläytetään suunnitelmissa (Helsingin kaupunki 2014a).

Ylipormestarin asukasillassa esille nousi myös huoli ympäristönsuojelullisista asioista. Saastuneen maa-aineksen käyttö Jätkäsaarella oli herättänyt kaupungin ymmärtämään sen puhtauden tärkeyden, mutta asukkaan mukaan kaupunki oli silti valittanut päätöksestä, jonka mukaan Laajasalon maatäydyksissä tulisi käyttää vain puhdasta maa-ainesta. Viranomaisilla ei ollut tästä tietoa ja he totesivat kaupungin kannattavan ympäristölle hyviä ratkaisuja. Ekologisuuteen liittyvät ongelmat nousivat esiin myös kaupunkibulevardien kohdalla, mutta usein asukkaiden terveyden näkökulmasta. Luonnon hyvinvointi taas nähtiin asukkaiden mielissä juuri monimuotoisina ja laajoinakin viheralueina.

5.5. Tilan käsite viranomaisten ja asukkaiden puheissa

Tarkasteltaessa erityisesti tilaa uuden yleiskaavan ja visio 2050:n osalta, tuottaa yleiskaavan selostuksessa hakusana ”tila” 373 tulosta. Kun näistä poistetaan ei-tilallisuuteen liittyvät sanat kuten tilaisu(s), (Meri-)Rastila, Puotila, tilann(e), tilant(eet), tilau(s), sotilas, tilaaja, tila(sto)(keskus), maatila ja koetila, sekä haun virheistä (tyhjät kohdat) ja sisällys- ja lähdeluetteloista löytyvät tila-sanat, jää jäljelle 259 tilaan liittyvää sanaa. Näistä noin 50 %:a (131 kpl) liittyy toimitiloihin erilaisissa yhteyksissä. Muutenkin suurin osa tila-aiheisista sanoista linkittyy jollain tavoin talouteen: toimitila (131), liiketila (16), myymälätila (1) ja teollisuustila (1). Näyttelytila mainitaan viidesti ja sillä viitataan Helsingin kaupunkiympäristön toimialan näyttelytiloihin (Laituri), joissa esitellään kaupunkisuunnitteluun liittyviä teemoja ja projekteja. Luonnontilasta tai luonnontilaisesta puhutaan kuusi kertaa, kun taas urbaanit käsitteet kuten kaupunkitila saa kymmenen mainintaa, katutilakin kuusi. Pelkkä sana tila (tilan, tilaa, tilalle) mainitaan 50 kertaa, joista viisi esiintyy kadulle avautuvien tilojen yhteydessä.

Yksittäin esiintyessään tila mainitaan erityisesti, kun puhutaan tilaa vievästä tai vaativasta kaupasta sekä liikenteen vaatimasta/viemästä tilasta (13 mainintaa). Tilasta puhutaan rajallisena resurssina, sitä löydetään joillekin toiminnoille ja jätetään toisille. Tila voi olla varattua tietyille toiminnoille tai vapaata toisille. Tilasta puhutaan sekä yleisenä maa- alueresurssina että kiinteistöissä olevina (liike)tiloina. Tilan käsite on siis monimutkainen ja arkipäiväistynyt, kuten Lefebvre on todennut. Pääasiassa sillä tarkoitetaan yleiskaavassa rajattua aluetta, jota voidaan käyttää valittuihin toimintoihin. Nämä toiminnot voivat säästää tai viedä tilaa ja niiden sijoittumista voidaan rajoittaa, jotta kaikille tarpeellisille toiminnoille riittää tilaa. Tila on rajallinen resurssi, sillä kaupunki ei voi juuri kasvaa ulospäin vaan sen on kasvettava sisäänpäin.

Lähellä Lefebvren sosiaalisen tilan määritelmää on myös paikan monimerkityksinen määritelmä. Yleiskaavassa paikka mainitaan 141 kertaa, joista 116 liittyy sanaan työpaikka. Paikka-käsitettä käytetään lähinnä viittaamaan asioiden sijaintiin. Tilan ja paikan käsitteistä ei suoraan siis saa käsitystä viraston tila-käsityksistä käsitteiden arkipäiväistymisen ja monimerkityksellisuuden vuoksi. On siis tutkittava tilan kuvailua muuten kuin orjallisesti näiden käsitteiden kautta

Näistä moninaisista tilan käsitteistä Lefebvren ajattelun ohjaamassa tutkimuksessa keskeisessä osassa ovat erityisesti kaupunkitilaan ja katutilaan liittyvät käsitteet. Yleiskaavaselostuksessa kaupunkitilasta puhutaan urbaanina kaupunkitilana, jonka keskiössä on katu. Katu ei enää ole vain liikenneväylä, läpikulkupaikka, vaan kaupunkielämän näyttämö, joka mahdollistaa ihmisten kohtaamisen (Helsingin kaupunki 2016b: 183). Kaupunkitilasta ja keskustamaisesta asumisesta on pulaa ja tarkoituksena on muuttaa erityisesti kaupunkibulevardit avoimiksi, viihtyisiksi ja urbaaneiksi kaupunkitiloiksi. Tarkasti kaupunkitilaa ei määritellä yleiskaavan selostuksessa, mutta Visio 2050:ssä kaupunkitila mainitaan kymmenen kertaa, suhteessa siis useammin kuin huomattavasti laajemmassa yleiskaavan selostuksessa. Kaupunkitilaan kuuluvat vision mukaan esimerkiksi torit, aukiot, rannat ja puistot, ja niitä pidetään asukkaiden olohuoneina. Urbaanien kaupunkitilojen lisäksi visiossa mainitaan kaupunkilaisten tärkeinä kohtauspaikkoina urbaanit historialliset puistot, joita myös Laajasalosta löytyy (mm. Tullisaari). Kaupungille ja kaupunkitilalle tullaan vision mukaan antamaan aivan uudenlainen painoarvo tulevaisuudessa. Erityisen tarkasti kaupunkitilaa ei tässäkään määritellä, mutta siitä puhutaan keskustamaisena tiiviinä kaupunkirakenteena, jossa kadut ovat paitsi kulkuväylä, myös kohtaamispaikkoja. Yleiskaavassa ja visiossa puhutaan paljon kivijalkaliikkeistä, jonkin verran myös kahviloista ja muista sosiaaliseen kanssakäymiseen kannustavista toiminnoista. Näiden kadulle aukeavat tilat ja terassit tuovat tavoiteltua kaupunkimaisuutta ja mahdollistavat ihmisten kohtaamiset.

Laajasalon alueellinen kehityssuunnitelma ja kaupunkibulevardi –raportissa (Helsingin kaupunki 2014a) *kaupunkitila* mainitaan vain kerran ja siitä puhutaan korkeatasoisena. *Katutila*(a) puolestaan saa 41 mainintaa. Sitä aiotaan tiivistää, rajata ja kehittää, siitä halutaan kaupunkimainen, viihtyisä ja elävä. Bulevardiselvityksessä puhutaan kaupunkirakenteen elinvoimaisuudesta, sekoittuneisuudesta ja eläväisyydestä. Kaupunkimaisuus kaupungissa on yksi yleiskaavan vision teemoista ja Laajasalo määritellään kantakaupungin laajenemisalueeksi.

Kadulle aukeavat liiketilat, kahvilat ja terassit tuovat ”katutilaan mahdollisuuksia pysähdyksille” – sillä rakennuksien ensimmäisten kahden kerroksen nähdään olevan vaikutukseltaan merkittäviä, mitä tulee kaupunkibulevardien ilmapiiriin luomiseen. Kaupunkibulevardeissa ja miellyttävissä katutiloissa tärkeää on se, että erilaiset kivijalkaliikkeet tuovat alueelle ihmisiä, vilinää ja vilskettä. Näin katu ei jää vain läpikulkuväyläksi vaan houkuttelee ihmisiä kohtaamiin. Urbaani kaupunki syntyy ihmisten toiminnasta. Raportissa todetaan, että ”[f]yysinen rakenne parhaimmillaan tukee

monipuolista kaupunkikulttuuria, mutta toiminnallisuus, elävät alueet ja alueiden sosiaalinen identiteetti on ihmisten luomaa” (Helsingin kaupunki 2014a: 11).

Yleisesti ottaen tila merkitsee Laajasaloon liittyvässä raportissakin lähinnä aluetta, joka voidaan tai joka pitää varata tietyille toiminnoille tai jota tietyt toiminnot vaativat. Toinen vaihtoehtoinen merkitys liittyy tilan määritelmään liiketilana, katutilana, yhteistilana, juhlatilana, huoltotilana, kaupunkitilana tai saunatilana. Osin rivien välistäkin voi lukea, että halutaan suunnitella urbaania kaupunkitilaa, jossa ihmisten väliset kohtaamiset voivat tapahtua - kadunvarsikahviloissa ja liiketiloissa. Siellä missä luonto ja kaupunki kohtaavat. Myös asukkaiden kommentteista nostetaan esiin toivomuksia nykyisen ostoskeskuksen alueen tiivistämiseksi ja kaupunkimaisemman rakenteen luomiseksi. Kahviloille ja muille palveluille on niin ikään kysyntää. Kaupunkimaisessa rakenteessa autot eivät dominoi liikennettä eivätkä ajoväylät erota alueita toisistaan. Jalankulku ja pyöräily mahdollistavat osaltaan inhimillisen mittakaavan ja ihmisten kohtaamisen.

Kaiken kaikkiaan visiossa ja yleiskaavan selostuksessa esiin tuleva tilan käsite on luettavissa jonkin verran rivien välistä. Kaupunkiin halutaan rakentaa kaupunkia, jollaista ei monilla esikaupunkialueilla vielä ole. Ydinkeskustan matala rakennuskanta on kaupungin siluetin vuoksi säilytettävä, joten kasvupaineet kohdistuvat aluekeskuksiin, joista halutaan tiiviin rakentamisen alueita. Näin voidaan mahdollistaa myös pientalojen säilyminen kaupungin kasvaessa. Halutaan tarjota monipuolisia asumisen mahdollisuuksia kaupungissa ja maailmassa, jossa on monenlaisia elämäntilanteita ja tilatarpeita, ja jossa luonnon, elinkeinon ja asukkaiden hyvinvointi on otettava huomioon entistä paremmin.

Asukkaiden puheessa tila tarkoittaa myös niin ikään tilaa jollekin toiminnolle. Kuva kaupunkitilasta ja Laajasalon tilallisuudesta ilmenee epäsuorasti. Yleiskaava-blogin keskustelijoista löytyy sekä tiiviin ja urbaanin kaupunkirakenteen kannattajia, että pientaloasumisen kannattajia. Myös luontoon suhtaudutaan eri tavoin. Niin raporteista kuin keskusteluista ja asukasaktiivin haastattelusta ilmenee, että osalle mahdollisimman luonnontilainen luonto asuinalueen lähellä on tärkeää, toisille taas kelpaa betoninen luonto ja kaupunkipuistot. Asukasaktiivi nosti Laajasalosta esiin sen sopivuuden lapsiperheille luonnon, palveluiden ja urheilumahdollisuuksien vuoksi. Myös Yleiskaava-blogissa korostettiin, että lapsiperheille ja vanhemmalle väestönosalle luonnonläheisyys on usein tärkeämpää kuin nuorelle juhlimisesta nauttivalle nuorisolle.

Asukkaiden tilassa korostuivat arjen toimien helppous sekä luonnonläheisyys, ainakin Laajasalon osalta. ”Hetki suunnittelijana” –raportissa yli puolet vastaajista olivat 30-49-vuotiaita, nuoret vastaajat (30-39-vuotiaat) olivat kyselyssä yliedustettuina, yli 60-vuotiaat aliedustettuina. Lisäksi 7% vastauksista tuli Kalliosta ja useat muutkin kantakaupungin alueelta, mikä on voinut osaltaan vaikuttaa vastauksiin – ihmiset kun usein valitsevat asuinalueensa mieltymystensä mukaan eikä kalliiseen kantakaupunkiin yleensä ”jouduta” muuttamaan vaan sinne hakeudutaan. Näissä vastauksissa luonto sai useita mainintoja, mutta korostettiin paljon myös tiivistä ja urbaania kaupunkirakennetta ja hyviä palveluita.

5.6. Vuorovaikutustilanteet ja yhteistoiminnallinen suunnittelu

Laki takaa kaikkien osallisten osallistumismahdollisuudet alueiden suunnitteluprosesseihin. Laki antaa myös paljon liikkumavaraa osallistamisen eri muodoille, sillä ei ole yhtä mallia ylitse muiden. Haastatteleman kaavoittaja toteaa, että Helsingin kaupunki käyttää useita erilaisia vuorovaikutusmenetelmiä, sillä jokainen niistä tuottaa hieman erilaisia tuloksia. Kaikkien toimijoiden osallistaminen on hänen mukaansa erittäin tärkeä osa kaavoitusprosessia ja asukkaiden paikallistuntemus on tarpeellista tietoa. Yhteistyö eri toimijoiden kanssa sujuu kaavoittajan mielestä hyvin, vaikka parantamisen varaa aina löytyy. Haastatteleman asukasaktiivi puolestaan kokee, ettei osallistava suunnittelu toimi oikein mitenkään. Hänen mukaansa seurat ja suunnittelijat ovat puheväleissä, mutta seurojen vaikuttamismahdollisuudet ovat silti vähäiset. Lisäksi hänen mukaansa jotkut kaavoittajat pitävät asukkaiden osallistumista vain pakollisena pahana, riesanakin. Asukasaktiivi tuo myös esiin uuden säädöksen, joka on vienyt ELY-keskuksilta suoran valitusoikeuden kuntien kaavoituksesta. ELY-keskusten on haettava aina valituslupaa, minkä arvellaan vähentävän näiden osallistumista kaavoitusprosessiin, jolloin käytännössä vastuu kunnan (kaavoitus)toimien laillisuuden valvomisesta jää aktiivisten asukkaiden kontolle. Ja näitä asukkaita puolestaan syytetään kaavoituksen hankaloittamisesta valitusten muodossa. Asukasaktiivi kritisoikin Helsingin kaavoittajia, jotka ovat ”niin fiksuja ja filmaattisia, että he tietävät kaikki asiat paremmin ja heidän ei tarte lakia noudattaa”. Esimerkkinä tästä hän käytti Vartiosaaren kaavoitusta, jonka toteutus on vastoin maakuntakaavaa, jonka pitäisi olla ylempi ja yleiskaavoitusta ohjaava kaavataso.

Kaavoittajien ja suunnitteluviraston täysin suoraa mielipidettä osallistavan suunnittelun toiminnasta voi olla vaikeaa saada, sillä heillä on asemansakin puolesta tarve katsoa, mitä he sanovat ja miten. Asukkaat puolestaan voivat vapaammin kritisoida julkisia toimijoita.

Tämäkin on yksi yhteiskuntamme ominaisuuksista, valta-asemassa olevalta odotetaan tietynlaista käytöstä ja diplomatiaa. Sen sijaan asukkaat voivat vapaammin ilmaista mielipiteensä toiminnasta ja erityisesti internetissä sana tuntuu olevan erittäinkin vapaa. Myös haastatteluissa huomasin, että vastaajien anonymiteetistä huolimatta asukasaktiivi saattoi sanoa suuremmat sanat asioiden tilasta kuin kaavoittaja.

Ylipormestarin asukasillassa annettiin sekä palautetta kaupungin suunnitelmista, että nykyisistä puutteista. Tämä oli yksi hyvä kanava tuoda esiin asukkaiden ajatuksia, mutta viranomaistahot suosittelivat myös käyttämään kaupungin sivujen palautelaatikkoa, jonka avulla he voivat myös arvioida vastausten nopeutta ja vastausprosenttia, palautteesta jää tällöin merkintä tilastoihin. Eräs asukas kommentoi kuitenkin, että nämä sivut ovat poikkeuksellisen epäselvät jopa Helsingin kaupungilla työskennelleelle henkilölle. Myös suoraan vastuuhenkilöihin tehdyt yhteydenotot koettiin huonoiksi, sillä vastausta ei aina tullut lainkaan. Raitiovaunuillassa oli mukana myös vuorovaikutusasiantuntija, joka totesi tilaisuuden lopuksi tuntevansa piston sydämessään, kun huomasi, ettei asukkaita ole tarpeeksi informoitu raitiovaunuvarikon suunnitelmista. Kaupungin toimijat siis haluavat tuoda esiin, että he toimivat mahdollisimman avoimesti ja informoivat asukkaita suunnitelmista.

Yksi erityisesti asukasilloissa esiin tullut teema oli kaavoittajien alisteisuus poliittiselle päätöksenteolle. Kuten Healeykin (1997) toteaa, suunnittelijaa syytetään sekä asioiden toteuttamisesta, että toteuttamatta jättämisestä ja he saavat usein vihat niskoilleen. Myös näissä tilaisuuksissa suunnittelijat ja illan järjestäjä halusivat muistuttaa, että kaupunginvaltuustossa tehdyt poliittiset linjaukset sekä muut kaavatasot määräävät suunnan, jota suunnittelijoiden on tavoiteltava. Raitiovaunuillassa lähelläni istuva mutisi vierustoverilleen, että mikseivät nämä poliitikot sitten ole siellä vastaamassa kysymyksiin. Kyse on kenties hieman samasta asiasta kuin monissa asiakaspalveluammateissa. Asiakaspalvelija saa vihat niskoilleen asioista, joita ei ole ollut päättämässä.

Yhden ratkaisun avaimen entistä parempaan vuorovaikutukseen suunnittelussa antoi haastattelemanı asiantuntija. Hänen mukaansa on vahingollista lukkiutua omiin näkemyksiinsä, olipa kyse suunnittelijoista, asukkaista tai muista toimijoista. Kaikkien pitäisi olla valmiita ymmärtämään erilaisia näkökulmia. Tämä on hyvä, mutta haastava tehtävä, sillä kuten mm. Healey ja Lefebvre näkevät, tulemme kaikki hyvin erilaisista verkostoista emmekä välttämättä puhu samoista asioista samoilla sanoilla. Healeyn mukaan tulisi rakentaa yhdessä yhteistä diskurssia aiheesta, mutta onnistuuko se, jos kukaan ei alun alkaenkaan puhu samaa

kieltä. Lisäksi suunnittelijan tehtävä on luoda esitetyistä näkökulmista synteesi eli tehdä näistä moninaisista näkökulmista yhteenveto. Esimerkiksi asemakaavoitus on aina synteesi.

Valitettavasti tämä tarkoittaa suunnittelijan mukaan sitä, ettei kaikkia näkökulmia voida ottaa lopputuloksessa samalla tavoin toteuttaa – sellaista maailmaa ei ole, missä kaikki näkökulmat kohtaavat ja kaikkien tavoitteet aina toteutuvat. On siis tehtävä kompromisseja, mutta kuka joustaa missäkin. Joku häviää aina, mutta harva haluaa hävitä vapaaehtoisesti.

6. Keskustelua tilallisuudesta

Erilaisten lähteiden kautta välittyvä kuva asukkaiden ja suunnittelijoiden tilakäsityksistä osoittautui monipuoliseksi ja hiemankin erilaisen lähdeaineiston käyttö olisi saattanut tuoda esiin uusia näkökulmia ja ajatuksia. Makuja näyttää olevan yhtä monta kuin maistajaakin, vaikka monet jakavat samankaltaisia käsityksiä suurista linjoista. Asukkaiden tilassa erityisesti arjen sujuvuus ja luonto korostuivat, asiantuntijoiden tilassa korostuivat toimiva kaupunkirakenne ja riittävän asunto- ja työpaikkavarannon tarjoaminen. Suoraan nämä eivät sulje toisiaan pois, sillä esimerkiksi riittävä asuntotuotanto pitää hinnat kohtuullisina asukkaille. Kuitenkin kaupungin mittakaavassa hyvät suunnitelmat voivat yksilön mittakaavassa olla hyvinkin haitallisia. Tila, sen käyttö ja muutokset vaikuttavat siihen, miten koemme sen nyt ja tulevaisuudessa.

Tilalle ominaista on sen olemassaolo jo ennen toimijoiden saapumista siihen. Tila luo siten toimijoiden olemassaololle reunaehdot, mutta samalla toimijat myös muovaavat tilaa. Seuraavat tilaan astuvat saavat edellisten toimijoiden muovaaman tilan ja sen asettamat reunaehdot. Sosiaalisesti rakentunut tila koostuu siis historiassa kerrostuneista tiloista. Helsinki ja Laajasalo eivät rakennu tyhjiössä vaan ne ovat syntyneet monien erilaisten tilojen ja niihin kietoutuneiden ideologioiden myötä. Tilasta on tullut asukkaille elämisen myötä paikka, johon liittyy tunneside, minkä vuoksi tilan muutoksia saatetaan vastustaa (mm. Healey 1997; Staffans 2004). Vastustusta esiintyy erityisesti silloin, kun tilan muutokset sotivat asukkaan tilakäsitystä vastaan. Tiivistä kaupunkia kaipaava tuskin protestoi tiiviimmän kaupungin rakentamisesta samalla tavoin kuin luonnonläheisyydestä nauttiva henkilö.

Näin on myös Helsingissä, missä alue oli olemassa jo kauan ennen kuin kuningas Kustaa Vaasa päätti vuonna 1550 perustaa kaupungin Vantaanjoen varteen kilpailijaksi Tallinnan

kanssa. Pieneen maalaispitäjään pakkoasutettiin ihmisiä ja vuonna 1812 alueesta tuli Suomen suurruhtinaskunnan pääkaupunki palaneen Turun tilalle. Kaupunki sai Engelin käsissä arvolleen paremmin sopivan empireä henkivän ulkoasun. Tätä kaupungin matalaa siluettia halutaan yhä suojella, sillä se on nuoruudessaan jotain erilaista moniin eurooppalaisiin pääkaupunkeihin verrattuna, Helsingin tavaramerkki. Keskustan sijainti on vaikuttanut muiden alueiden rakentamiseen ja kaupunki on lähtenyt leviämään keskustasta käsin. Lähiörakentamisen aikakautena oli vallalla erilainen maailmankuva, jolloin alueista tuli tavallaan kaupungin ja maaseudun välimuotoja, metsälähiöitä. Nyt vallalla on ajatus urbaanin asumisen haluttavuudesta, minkä vuoksi kaupungin on vastattava kasvaneeseen kysyntään mm. tiivistämällä näitä aiemmin väljiksi rakennettuja asuinalueita.

Tällaisena Helsingin nykyinen tila nähdään. Yleiskaavassa keskusta-alueen ilme halutaan säilyttää eivätkä asukkaatkaan juuri sen purkamista ja muuttamista vaadi. Muutamassa Yleiskaava-blogin kommentissa kyllä sanotaan, että jos muitakin väljiä alueita pitäisi purkaa niin eikö Eirakin olisi silloin syytä purkaa. Laajasalosta puolestaan mainitaan niin yleiskaavan aineistoissa kuin asukkaiden kommentteissa erityisesti sen luontoalueet, mutta myös pientalot saavat mainintoja. Ovatko luonto ja pientalovaltaisuus ja sitä myötä tuleva väljyys juuri se, mikä on ominaista Laajasalon tilalle, ainakin asukkaiden mielissä? Tätä tarkastelen nyt asukkaiden ja viranomaisten tilakäsitysten kautta. Tämän jälkeen analysoin yhteistoiminnallisen suunnittelun teorian sekä näiden tilakäsitysten pohjalta, olisiko nykyisiä suunnittelukäytäntöjä mahdollista kehittää niin, että kaikki osalliset tuntisivat saavansa siitä hyötyä ja äänensä kuuluviin.

Yksi huomio on vielä tehtävä ennen tämän analyysin aloitusta. Konstruktionistisen näkökulman mukaan yhteiskunnan vuorovaikutuksen areenat ovat paikka, jossa erilaiset diskurssit kamppailevat valta-asemasta. Voimme sanoillamme ylläpitää tai murtaa vallitsevia diskursseja, joko tarkoituksella tai tahattomasti. Tämän ajatuksen pohjalta nousi vuorovaikutusraportteja tarkastellessa esiin yksi mielenkiintoinen havainto.

Vuorovaikutusraporteissa viranomaisten kommentoimissa kaavaehdotuksia puhuttiin lausunnoista, mutta asukkaiden ja järjestöjen tapauksessa puhuttiin mielipiteistä. Puhun tätä linjaa noudattaen itsekkin tarkastelussani lausunnoista viranomaiskommenttien kohdalla ja mielipiteistä asukkaiden kohdalla, joskin on hyvä tiedostaa näiden valta-asetelmia säilyttäviä puolia. Lausunto on asiantuntijan mielipide ja sillä on tietyllä tapaa suurempi arvo kuin mielipiteellä. Tämä asettaa asukkaiden huomiot hieman heikompaan asemaan kuin asiantuntijoiden, joiden lausuntojen taustalla on huomioita oman alansa kannalta merkittävistä

asioista. Asukkaiden kohdalla kenties nähdään, että kyse on oman alueen edun ja oman edun tavoittelusta, joka ei välttämättä pohjaa minkäänlaiseen tutkimustietoon. Suoranaisesti tällaista ei sanota, mutta jo pelkästään tällaisten termien olemassaolo viittaa siihen, etteivät asiantuntijalausunnot ja asukaslausunnot ole täysin samalla viivalla.

6.1. Asukkaiden tilakäsitteiden erittelyä

Seuraavaksi esittelen teemoittain asukkaiden tilankäsityksiä. Haastetta tälle tulkinnalle tuo aineisto, joka vuorovaikutusraporttien, ”Hetki suunnittelijana” –raportin sekä Laajasalon aluekehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi –raportin osalta on asukkaiden näkökulmien suodattumista Helsingin kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijoiden näkökulmien kautta. Vaikka raporteissa on esitetty lukuja vastausten esiintyvyydestä sekä muita neutraalilta vaikuttavien määrällisten arvojen osuuksista, ovat rajaukset viraston tekemiä. Näennäisen neutraaliuuden taustalla on tehty valintoja siitä, mitä esitetään ja miten se esitetään ja ennen kaikkea, mitä jätetään esittämättä. Tämän vuoksi asukasaktiivin haastattelu, asukasillat sekä Yleiskaava-blogin keskusteluiden kommentit välittävät suuremmin asukkaiden todellisia mielipiteitä. Ensimmäisessä ongelmana tosin on vain yhden näkökulman toimiminen asukkaiden äänenä, toisessa julkisen puhumisen ja rajallisen ajan aiheuttama puhumista rajoittava vaikutus, ja viimeisimmässä internetin suoman anonymiteetin toisaalta keskustelua vapauttava, mutta toisaalta sen vuoksi sitä mahdollisesti vääristävä luonne. Ei voida olla täysin varmoja, kuka sanoo mitäkin ja kuinka tosissaan. Tai millaisilla agendoilla keskusteluissa ollaan liikkeellä.

Nämä puutteet huomioon ottaen siirryn nyt analysoimaan asukkaiden tilakäsityksiä erityisesti luonnon, liikenteen ja tiiviin kaupunkirakenteen näkökulmasta. Sen jälkeen vuorossa on asiantuntijoiden näkökulma näihin samoihin teemoihin ja lopuksi niiden yhteistä pohdiskelua.

6.1.1. Asukkaiden luontokokemukset

Lefebvrelle eletty tila, representaatioiden tila välittyy symbolien ja merkitysten kautta. Fyysinen todellisuus peitetään symbolien alle. Diskurssianalyysin keinoin tarkastellessa asukkaiden puheista nousivat esiin erityisesti luonnon ja virkistykseen teemat. Millaisia symboleita liittyy siis luontoon? Tutkimukset osoittavat, että viheralueet edistävät ihmisten terveyttä mm. laskemalla verenpainetta ja sykettä (mm. Lanki ym. 2017; Egorov ym. 2016). Syitä tähän on löydetty mm. ilman pienemmän saastepitoisuudesta sekä vähäisemmästä

melusta. Toisaalta jotkin tutkimukset (mm. Brown ym. 2013) ovat osoittaneet, että pelkästään viheralueen visuaalinen näkeminen tuottaa hyviä vaikutuksia kehossa. Jonkin verran eroa on havaittu myös metsän ja puiston välillä, mutta esimerkiksi Helsingissä toteutetussa tutkimuksessa (Lanki ym. 2017) ero oli odotettua pienempi. Toisaalta Helsingissä ilmanlaatu on huomattavasti parempi kuin monissa suurkaupungeissa.

Konstruktionistisesta näkökulmasta tarkasteltuna tällaiset tutkimukset vaikuttavat väistämättä yhteiskuntaan monilla tavoin. Ne ohjaavat kaupunkisuunnittelua, sillä viheralueiden terveydelle suotuisa vaikutus on merkittävä tekijä, joka tulee kaavoituksessa huomioida. Toisaalta myös asukkaat lukevat näistä uutisista erilaisista medioista ja ne voivat vaikuttaa siten käsityksiin luonnosta. Luonnon arvo ja tärkeys korostuvat, erityisesti kun kaupungissa tilaa ei ole rajattomasti, vaan yhdelle toiminnolle varattu on poissa toiselta. Saattaisiko tämä osaltaan vaikuttaa myös tutkimustuloksiin, sillä tutkimukset ovat osin hieman ristiriitaisia – toisinaan selkeä vaikutus esimerkiksi verenpaineeseen löytyy, toisinaan ei. Erot voivat johtua myös erilaisista koeasetelmista eri maissa.

Luonto on kuitenkin saanut etenkin kaupungissa merkittävän roolin niin viranomaisten kuin asukkaiden keskuudessa. Viranomaisille se merkitsee terveempiä kansalaisia ja siten pienempiä terveysmenoja ja parempaa taloutta. Nämä tekijät mainitaan mm. WHO:n raportissa (Egorov ym. 2016). Asukkaille taas nuo viher- ja virkistysalueet ovat terveyden ja hyvinvoinnin tuottajia. Kenties kaikki eivät ajattele luontoon mennessään laskevaa verenpainettaan vaan hakeutuvat sinne sen yleisesti rauhoittavan ja virkistävän tehon vuoksi. Miten asukkaille tämä siis näyttäytyy symboleina. Luonto on ainakin terveyden lähde. Erityisesti nykyisessä muovin, kulutuksen ja keinotekoisuuden maailmassa ovat monenlaiset ”(menneisyyden) luonnonmukaisuudesta” ammentavat villiyrttikirjat, satokausiajattelu sekä lähiviljelyn teemat alkaneet saada jalansijaa uudella tapaa. Luonnonläheisyys ja siten luonnonympäristöt nähdään terveyden ja hyvinvoinnin kehtoina. Tätä ajatusta tukevat vielä lukuisat tutkimukset – tilan representaatiot tunkeutuvat representaatioiden tilaan ja muovaavat elettyä tilaamme. Entisaikoina luonto oli elinkeino ja elinehto, sieltä saatiin ruoka, polttopuut ja lääkkeet. Nyt nämä näyttäytyvät monille kaupunkilaisille etäisinä, omaa elämää koskemattomina asioina. Kaikki nuo saadaan lähikaupasta. Sen vuoksi luonto ei näyttäydy enää välttämättömyytenä hengissä pysymisen kannalta vaan henkilökohtaisen hyvinvoinnin edistäjänä. Vaikka yhä olemme todellisuudessa riippuvaisia kasvien tuottamasta hapesta, pelloista ja metsistä saatavasta ravinnosta, puista ja lääkkeistä, emme koe luontoa enää

kaupungissa samalla tavalla kuin ennen, jolloin luonnon ja ihmisen välissä ei ollut markkinataloutta.

6.1.2. Asukkaiden liikenne ja liikkuminen

Luonnon lisäksi liikkuminen, liikennemuodot sekä erityisesti kaupunkibulevardit herättivät monenlaisia ajatuksia. Yleiskaavan tausta-ajatuksena on yhteiskuntamme ja koko maailman muuttuminen tulevaisuudessa – emme voi jatkaa samaa kulutustasoa ikuisesti, maapallon kantokyky on jo nyt koetuksella. Tutkimukset ja niiden myötä uutiset välittävät meille kuvaa ilmastonmuutoksesta ja tarpeesta vaihtaa suuntaa ennen kuin on liian myöhäistä.

Skeptisimmät ovat sitä mieltä, että liian myöhäistä on ollut jo kauan, ja voimme enää yrittää kauhoa rikkiäisellä äyskärillä vuotavaa venettä tyhjäksi. Tutkimuksien välittämät tilan representaatiot vaikuttavat representaatioiden tilaan muuttamalla ajatusmaailmaamme ja toisaalta myös spatiaalisia käytäntöjä muuttamalla suunnitteluiden tapoja sekä toteutuksia. Helsinki pyrkii yksityisautoilun sijaan luomaan kaupungista kevyeen liikenteen sekä julkisen liikenteen hallinnoimaa ympäristöystävällisempää paikkaa. Lisäksi ruuhkautumisen aiheuttama saasteiden lisääntyminen ja elinympäristön laadun heikentyminen ovat yksi merkittävä syy siirtyä yksityisautoilusta muihin kulkumuotoihin.

Asukkaiden maailmassa yksityisautoilun vähentäminen ja kaupungin tiivistyminen tarkoittavat paikoin suuriakin muutoksia niin spatiaalisissa käytännöissä kuin elämässä muutenkin. Yksityisautoilusta luopuminen merkitsee monille samaa kuin vapaudesta luopuminen – he ovat sen jälkeen julkisen liikenteen aikataulujen armoilla. Monien huolena on myös sen matka-aikoja pidentävä vaikutus, sillä tällä hetkellä julkinen liikenne on kilpailukykyinen yksityisautoiluun lähinnä keskusta-alueella sekä junaradan varrella ja erityisesti poikittaisliikenteelle on kysyntää (Helsingin kaupunki 2014c). Nykyinen Laajasalo ei kuulu nopean saavutettavuuden alueeseen vaan yksityisautoilu näyttäytyy erityisesti Jollaksen päässä asuville järkevimpänä vaihtoehtona. Jollaksentien päästä on tällä hetkellä noin kilometrin matka lähimmälle bussipysäkille, josta menee vielä reilu 15 minuuttia bussilla Herttoniemeen. Autolla matka taittuu huomattavasti nopeammin, joten tarve yksityisautoilulle näyttää olevan selkeä. Yleiskaava-blogin kommentoissa tämä tuotiinkin esille, kun Jollaksen pientaloasujien kerrottiin omistavan jopa kaksi autoa ja julkisen liikenteen palvelevan lähinnä kerrostaloasujia. Jollaksen tilanteen ei myöskään nähty helpottuvan tulevaisuudessa, kun liikennesuunnitelmat koskevat Kruunuvuorenrantaa, ostoskeskuksen aluetta sekä mahdollisesti Santahaminan suuntaa. Myös julkisen liikenteen kapasiteetti huoletti ja

asukasaktiivi pohti, pystyykö kaupunki lupauksistaan huolimatta ylläpitämään sekä raideliikennettä että bussiliikennettä, monet laajasalolaiset kun eivät hänen mukaansa edes kulje keskustan suuntaan. Samaa pohdittiin blogin keskusteluissakin, kaikilla ei ole tarvetta eikä edes kannattavaa kulkea raitiovaunulla keskustaan, jos työpaikka tai muut asioinnit kohdistuvat esimerkiksi Itäkeskuksen suuntaan.

Asukkaiden huoli liittyy siis nykyisten saavutettavuuksien heikkenemiseen kaupungin suunnitelmista huolimatta. Suunnitelmien ei nähdä ratkaisevan kaikkia ongelmia vaan jopa tuovan niitä lisää. Henkilökohtainen tila-aika-polku muuttuu merkittävästi, jos matka-ajat vaikeutuvat ja pitenevät. Myös kokemuksella on väliä, sillä runsaat vaihdot saattavat tuottaa kokemuksen uuvuttavasta ja pitkästä matkasta, vaikkei matka itsessään juuri pitenisi. Toisaalta julkisen liikenteen parantaminen nähdään myös tavoiteltavana. Henkilön kokemuksista riippuu, symboloiko yksityisautoilu hänelle vapautta kulkea valitsemanaan ajankohtana, minne haluaa vai onko julkinen liikenne tai kevyt liikenne se, joka tuo vapautta olla omistamatta ja maksamatta kalliisti autosta. Yksi Yleiskaava-blogin kommentoija tosin ehdottaa (leikillään?), että otetaan ”hevoset tilalle ja kiireettömyys ja luovutaan kulutuksesta”. Onhan sitä ennenkin liikuttu ilman yksityisautoilun tuomaa sujuvuutta ja tarvetta kuluttaa valtavia määriä, mutta nykymaailmamme näyttää muotoutuneen sellaiseksi, että aikamme tulisi riittää entistä useampaan asiaan ja mahdollisimman tehokkaasti. Sellaiseen ajatusmaailmaan hevosvaljakolla matkustaminen ei kuulu, vaikka kaikenlaiset downshiftaukset ovatkin saaneet kiinnostusta osakseen.

Näihin asenteisiin voidaan vaikuttaa esimerkiksi tutkimusten ja median kautta. Enää yksityisautoilu ei ole vain menestymisen ja hyvän elintason ehto, sillä sen käyttöön liittyvät ympäristöongelmat ovat saaneet ainakin osan meistä pitämään autoilua myös itsekkäänä, ruuhkia ja saastumista aiheuttavana kulkumuotona. Kaupungin suunnitelma parantaa merkittävästi julkisen liikenteen saavutettavuutta ja houkuttelevuutta yhdistettynä ympäristöaspektiin saattaa muuttaa joidenkin mieltä. Tietysti myös monenlaiset suunnitellut rajoitukset, kuten autoilun kustannusten nosto saavat toiset harkitsemaan autoilua uudelleen. Monille autonomistajille autoilusta luopuminen on kova paikka, ikänsä ja terveytensä vuoksi korttinsa menettäneille autoilusta luopuminen saattaa aiheuttaa jopa masennusta. Uudet sukupolvet kuitenkin suhtautuvat eritavoin asiaan ja yhä harvempi helsinkiläisnuorista hankkii ajokortin (mm. Brandt & Lindeqvist 2016). Autoilu on paitsi ympäristölle haitallista, myös kallista. Toisin sanoen nuorilla autoilu vähenee, vanhemmat ikäluokat taas pitävät kiinni autoilusta (Tukholma-ilmiö rantautui... 2013).

6.1.3. Asukkaiden tiivis kaupunki vai väljä metsälähiö?

Asumisen tiiviys sai myös paljon mainintoja eikä vähiten siksi, että se on merkittävä koko yleiskaavaa ohjaava teema. Kaupungin on tiivistyttävä saadakseen lisää kohtuuhintaista asumista ja siten asukkaita ja työpaikkoja. Asukkaat toivovat kohtuuhintaisempaa asumista, Yleiskaava-blogissa eräs toivoi ”lisää Töölöä”, jotta useammalla olisi varaa asua siellä. Tätä ajatusta tukevat myös kaupungin esittelemät tilastot keskustan asuntojen suhteellisen suuresta hinnannoususta. ”Hetki suunnittelijana” – raportissa, jossa vastaajana oli paljon nuoria kantakaupungissa asuvia henkilöitä, boulevardiajatus ja kaupungin tiivistäminen yleensäkin sai paljon kannatusta. Haluttiin tiivistä keskustamaista asumista, mutta kylämaisyyttä. Myös Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi –raportti nosti esiin asukkaiden toiveita bulevardeista ja tiiviimmästä kaupunkirakenteesta. Asukasaktiivikin korosti asukkaiden ajaneen ostoskeskuksen alueen tiivistämistä luontoalueiden säilyttämiseksi. Haluttiin rakentaa tiiviisti, silloin kun on tarkoitus rakentaa ja jättää vastavuoroisesti alueita koskematta. Toisaalta väljyyttä myös arvostettiin ja erityisesti pientaloalueet herättivät keskustelua. Toisaalta niitä haluttiin ehdottomasti kaupunkiin, vaikkei välttämättä nykyistä enempää. Toisaalta niiden purkamistakin toivottiin, jotta niiden tilalle saataisi tehokkaampaa rakentamista. Kaavoitusta kritisoitiin, mutta siihen myös vedottiin, kun sanottiin, ettei kaupunki ole muuttamassa kaavan mukaan pientaloalueita miksikään.

Miksi tiiviys sitten on ainakin joidenkin asukkaiden mielestä tavoiteltavaa ja väljyyttä haluavien tulisi muuttaa muihin kuntiin, joissa rakentamatonta tilaa on vaikka kuinka paljon? Tiiviyteen liittyvät niin kaavoituksen kuin joidenkin asukaskommenttien mukaan palveluiden saatavuus ja turvaaminen. Tarpeeksi laaja asukas pohja mahdollistaa palveluiden säilymisen ja tulon alueelle. Tähän syynä ovat taloudelliset seikat, joiden perusteella niin yksityinen kuin julkinenkin liiketoiminta sijoittuu. Pienissä kunnissa on järjestettävä tietyt palvelut, mutta Helsingissä kaikki palvelut voisivat teoriassa keskittyä ydinkeskustaan. Tämä kuitenkin aiheuttaisi runsaasti ruuhkia sekä veisi suuresti aikaa, kun kaikki matkustaisivat samaan aikaan töihin ja palveluiden äärelle samalle alueelle. Tämä ei olisi käytännöllistä eikä ekologista, minkä vuoksi jokaiselle alueelle halutaan oma keskusta, joka tarjoaisi tärkeimmät palvelut. Eräässä Yleiskaava-blogin kommentissa todettiin, ettei kantakaupungissa houkuta tiivis rakentaminen vaan nimenomaan palveluiden läheisyys, mistä taas toinen pelkäsi, ettei mikään tiiviys takaa palveluita. Tiiviys symboloi siis erityisesti hyviä palveluita ja lyhyitä

välimatkoja. Kenties tiiviyn vastustajille se merkitsee taas viheralueiden vähentymistä, väljyyttä asumisessa ja ympäristössä.

Lähellä olevat palvelut helpottavat myös arkielämäämme. Healeyn (1997) mukaan elämän järjestäminen on jokaiselle ihmiselle valtava haaste, mutta poliittisessa kirjallisuudessa sen ulottuvuudet jäävät usein huomiotta. Kuitenkin politiikan ohjaama spatiaalinen suunnittelu vaikuttaa elämäämme monin tavoin. Joudumme jatkuvasti painottelemaan työuran, kotielämän, vapaa-ajan, sosiaalisten velvollisuuksien, harrastusten ja muiden toimien välillä. Jokainen niistä vaikuttaa tila-aika-polkuun ja siihen, kuinka paljon voimme kuhunkin toimintoon käyttää aikaa. Sen vuoksi paikallisilla muutoksilla voi olla merkittävä vaikutus arkipäiväisiin toimiimme. Tämä puolestaan saa meidät kiinnostumaan ja huolestumaan paikallisympäristömme laadun muutoksista.

Laajasalossa palveluiden heikkeneminen viime vuosina kasvaneista asukasmääristä huolimatta on herättänyt paljon huolta. Gunillantien Siwan vuokrasopimus umpeutui kesällä 2016, minkä vuoksi useiden asukkaiden lähikauppa siirtyi joko Laajasalon ostoskeskukseen tai Jollaksen Alepaan. Useimmilla tämä lisäsi kauppamatkaa jopa kilometrillä tai kahdella. Siwan läheisyydessä on useita palvelutaloja sekä muutenkin paljon iäkästä väestöä, joiden elämään tämä on merkittävästi vaikuttanut (Hämäläinen 2017). Tänä vuonna Laajasalon ostoskeskuksesta lopettivat myös Alepa ja R-Kioski, minkä myötä Laajasalon jatkuvasti kasvava väestö saa ensi vuoden marraskuuhun asti pärjätä aiempaa suppeammalla palveluvalikoimalla. Uuteen ostoskeskukseen tulee runsaasti vanhoja ja uusia palveluita, mutta niitä tulee odottaa vielä vajaa vuosi, mikä on asukkaan näkökulmasta usein pitkä aika.

Tiiviys liittyy myös urbaaniin elämäntapaan ja siitä puhuttaessa on etenkin yleiskaavan raporteissa, mutta myös asukkaiden osalta väläytelty kuvia kahviloista ja muista kohtaamisista tuottavista palveluista. ”Hetki suunnittelijana” –raportissa toivottiin kaupunkimaista tiiviyyttä ja samalla kylämaisyyttä. Mitä sitten urbaani ja kyläisyys merkitsevät asukkaille? Kylän ja kaupungin erona tuntuu usein olevan ihmisten kohtaaminen. Maaseudulla asutaan väljästi, mutta ihmiset tuntevat toisensa. Kaupungissa on normaalia, että naapureitakaan ei tunneta, korkeintaan tunnistetaan ulkonäöltä. Perinteisinä pidetyt sosiaaliset suhteet hajoavat ja ihmisten sosiaaliset piirit koostuvat organisoitujen ryhmien verkostoista (Wirth 1938). Kyläisyydellä ilmeisesti tavoitellaan sellaista kaupunkia, missä naapurusto huolehtii toisistaan ja naapureiden kanssa ollaan tekemisissä maaseudun tapaan enemmän.

6.1.4. Asukkaiden tilakäsityksistä

Asukkaiden kirjoituksissa ja puheissa välittyivät erityisesti huoli luonnosta ja liikenteestä sekä asumisen ja tiivistämisen eri puolista. Luonto ja erityisesti metsä mielletään suomalaisuuden syvimmäksi olemukseksi jopa ilman suuria tutkimuksia luonnon positiivisista vaikutuksista terveydelle. Tutkimukset lienevät vain vahvistaneet käsitystä sen tärkeydestä, vaikka varmasti sen vaikutukset tuntuisivat ilman tutkimuksiakin. Liikenne puolestaan linkittyy saavutettavuuteen ja siten myös tila-aika-polun asettaman kehyksen kautta vapauteen. Mitä enemmän aikaa kuluu matkustamiseen, sen vähemmän sitä on käyttää muuhun. Nykyään työnteko ei ole enää ainoa elämän sisältö vaan vapaa-aika, itsensä toteuttaminen ja harrastukset ovat korostuneet. Vaikka tekniikka on vapauttanut meille aikaa kotitöiltä ja hevoskärryillä tehdyistä matkoista, olemme silti entistä kiireisempiä, kaupungeissa ainakin. Tässä myös spatiaaliset käytännöt linkittyvät asukkaiden tilaan. Tavat liikkua Laajasalossa ja Laajasalosta pois ja takaisin ovat muovautuneet tietynlaisiksi. Monille Jollaksen asukkaille liikkuminen tapahtuu omalla autolla heikkojen joukkoliikenneyhteyksien vuoksi. Kaupungin toiveissa olisi muuttaa näitä spatiaalisia käytäntöjä, mutta tilan on muututtava sellaiseksi, että se kannattaa.

Symboliset merkitykset ovat olennaisessa osassa eletyssä tilassa. Vaikka Laajasalosta voidaan eritellä esimerkiksi luontoon, liikenteeseen ja asumisen tiiviyyteen liittyviä аспекteja, on kyse myös kokonaisuudesta. Representaatioiden tilassa muistomme ja kokemuksemme värittävät tilakäsitystämme, tila on meille paikka. Kun tilaan kajotaan edes suunnitelmissa, koemme sen uhkana, joka muovaa tilasta muodostamaamme käsitystä. Huomattavasti tästä poikkeava, esimerkiksi nykyistä Laajasaloa huomattavasti tiiviimpi ja kaupunkimaisempi tulevaisuuden Laajasalo, muuttaisi tilaa merkittävästi. Spatiaaliset käytäntömme muuttuisivat uusien kulkumuotojen myötä ja erityisesti toiminnoiltaan eriytyneen kaupunkirakenteen muuttaminen monitoimiseksi vaikuttaisi merkittävästi esimerkiksi kodin, työn ja vapaa-ajan välistä erottelua.

Mikäli Lefebvren tilakäsitys pitää paikkansa, ja tämän tutkimuksen pohjana on oletus sen paikkansapitävyydestä, asukkaiden eletty tila siis koostuu asukkaiden, niin yksilöiden kuin yhteisöjen, kokemuksista, muistoista ja muista symboleista. Laajasalo on ollut ja on yhä Helsingissä poikkeuksellisen vihreä ja vehreä alue lukuisine metsineen, kartanopuistoineen sekä luonnonsuojelualueineen. Pientalojen runsas määrä sekä 1960- ja 1970-luvuilla rakennetut väljät kerrostalokorttelit ovat jättäneet saarelle paljon luontoa ja vihreyttä. Meren

läheisyyden ansiosta saarella on myös lukuisia uimarantoja sekä venesatamia. Nämä ovat vaikuttaneet Laajasalossa eläneiden kuvaan maailmasta ja saaresta. Kaupunginosan rakenteen tiivistäminen nykyistä kaupungin keskiarvoa tiiviimmäksi vaikuttaa väistämättä kaupunkikuvaan ja siis myös tilaan, jossa asukkaat elävät. Kenties Laajasaloon on hakeuduttu juuri sen väljyyden ja luonnonläheisyyden takia, niiden piirteiden vuoksi, joita Yleiskaavablogin keskustelussa erityisesti lapsiperheet ja vanhempi väestö arvostavat, vaikka ” urbaani nuori sukupolvi ” ehkä urbaanimman kaupungin sykkeessä elämistä arvostaisikin. Jos Laajasalo alkaa muistuttaa kaikkea muuta Helsinkiä, onko se enää entisenlainen Laajasalo? Toisaalta kaupunki on aina jatkuvassa muutoksessa eikä nykyinenkään Laajasalo ole kaikille enää sen alkuperäinen Laajasalo. 1800-luvun Laajasalossa eläneelle nykyinen Laajasalo saattaisi olla kaikkea muuta kuin se oikea Laajasalo.

6.2. Asiantuntijoiden tilakäsitteiden erittelyä

Abstrakti tila, tilan representaatiot ovat asiantuntijoiden, suunnittelijoiden ja urbanistien tilaa. Se on konseptualisoitua tilaa, jonka pyrkimyksenä on muuttaa eletty tila käsitteiksi. Tällöin se myös erkanee siitä todellisesta eletystä tilasta, jota se pyrkii kuvaamaan. Erilaisten tutkimusten ja tilastojen pohjalta suunnitellaan kaupunkia, vaikka nämä tilastot ja suunnitelmat eivät enää sellaisenaan kerro koko totuutta eletystä elämästä, siitä tilasta johon suunnitelmilla aiotaan puuttua. Healeyn (1997) mukaan kaupunkien suunnittelu on aina liittynyt laajimmillaan tilan hallintaan sekä maa- ja omistusoikeuden ja urbaanien palveluiden jakamiseen. Tilan luominen ja siten myös kaupungin suunnittelu ovat prosesseja – koskaan ei ole valmista vaan tila ja kaupunki ovat jatkuvassa muutoksen tilassa. Kaupunkia rakennettaessa suunnittelijoilla on visioita siitä, millaista kaupunkia halutaan luoda. Lefebvren mukaan tilan tuottaminen ei kuitenkaan ole sama asia kuin esimerkiksi huonekalujen tuottaminen. Totuus nimittäin on, ettei kenelläkään tilaa tuottavalla taholla ole koskaan ollut täyttä ymmärrystä tilan tuottamisen vaikutuksista ja seurauksista, motiiveista ja seuraamuksista (Lefebvre 1991: 37).

Tämä on nähty myös Helsingin kaavoituksessa. Lähiörakentamisen aikakautena kaupunki kasvoi vauhdilla, mutta rakentamisessa ja suunnittelussa vallalla olevat käytännöt ja ideologiat eivät osanneet nähdä nykyisenlaista kaupunkia. Kaupunkia, jossa yksinasuvia on lähes puolet asuntokunnista, kaupungin väkiluku on ylittänyt reippaasti puolen miljoonan asukkaan rajan ja yhä useampi talous omistaa auton tai kaksi. Lisäksi elintavat ja –tyylit ovat monimuotoistuneet ja yksilöllisyyden korostus on lisääntynyt. Ympäristön laatuun ja tilaan on

kiinnitetty aiempaan enemmän huomiota saasteiden aiheuttamien ongelmien myötä. Noiden aikojen kaupunkimallit eivät sovellu enää tähän päivään. Tuolloin lähiöissä oli haastatellun kaavoittajan mukaan tapana eriyttää toiminnot toisistaan, mutta nyt tuo ajatusmaailma on muuttunut. Myöskään vuoden 2002 yleiskaava ei ole osannut ennustaa nykyisenlaista kaupunkia, sillä sen laatimisen aikoihin kaupungin kasvu oli nykyistä hitaampaa ja kysyntää oli kehyskuntien omakotitaloasumiselle. Nyt Helsingin uusi yleiskaava esittelee Helsingin, jossa kantakaupunkimaiselle tiiviille rakentamiselle on kysyntää. Perusteluita tähän tarjotaan mm. Helsingin nousseesta hintatasosta erityisesti Helsingin kantakaupungin asunnoissa – asuntojen hinnat ovat paikoin jo karanneet tavallisen palkansaajan ulottumattomiin. Kaupunkia suunnitellaan siis nykyisiin ja osin menneisiin kehityskaariin pohjautuvien laskelmien perusteella. Toisinaan ennustukset osuvat kohdilleen, toisinaan eivät – mitään täydellistä varmuutta ei ole.

6.2.1. Asiantuntijoiden luonto

Kaavoittajien ja kaupungin näkökulmasta luonto on tärkeä osa ihmisten hyvinvointia, minkä vuoksi virkistys- ja viheralueita tulee säästää. Kaupungin raporteista käy kuitenkin ilmi, että niiden määrän sijaan korostetaan laatua, mikä viittaa suoraan siihen, että näitä luontoalueita on tulevaisuudessa entistä vähemmän, mutta ne ovat laadultaan parempia. Millaista sitten on laadullisesti parempi luonto? Kaupungin raporttien pohjalta se on helposti hoidettavissa olevaa ja paremmin kulutusta kestävästä puistoalueesta ennemminkin kuin metsää.

Laatukysymyksissä on usein monia näkökulmia, sillä laatu on myös joiltain osin arvoihin liittyvää. Ihmiset puhuvat laadukkaasta, kun se on heidän mieleensä. Kaikille asukkaille puistot eivät edusta laadukasta luontoa. Toisaalta kaupunki ei ole missään nimessä hävittämässä kaikkia metsäisiä viheralueita vaan säästämässä monenlaisia erilaisia alueita. Asukkaille tietenkin lähimetsän katoaminen on merkittävä asia, vaikka kaupungissa yhä on useita metsiä. Ne ovat kuitenkin vaikeammin saavutettavissa kuin nyt vieressä oleva.

Marxilaisuus on tuonut tieteeseen mukanaan kiinnostuksen sosiaaliseen epätasa-arvoisuuteen sekä valtaan ja luokkajakoon. Marxilaisuus on toiminut myös Lefebvren innoittajana, monista muista tutkijoista puhumattakaan. Marxilaisten linssien läpi katsottuna luonnon arvo näkyy välinearvona terveempien ja siten tuottavampien asukkaiden eli työntekijöiden välityksellä. WHO:n raportissakin mainitaan luonnon terveyttä edistävien vaikutusten olevan eduksi myös taloudelle. Kaiken taustalla on siis kapitalismi – asukkaiden hyvinvointi edistää taloutta. Nykyisessä individualismia ja elämänlaatua painottavassa (länsimaisessa) elämäntavassa

työntekijät voivat ainakin joiltain osin muuttaa alueelle, joka tukee heidän hyvinvointiaan, jolloin kaupungin on heitä houkutellakseen oltava muutakin kuin työpaikan ja asunnon tarjoaja. Kaupungit näkevät tämän syynä luoda alueestaan arvostettua potentiaalisten tuottavien asukkaiden silmissä. Tietenkin on muistettava, ettei muuttaminen työn perässä ole kaikille mahdollista samalla tavoin, eivätkä kaikki koulutukset (niiden puuttumisesta puhumattakaan) tarjoa samanlaisia mahdollisuuksia shoppailla parasta työnantajaa parhailla eduilla ja parhaimmalla mahdollisella asuinalueella.

Vaikka epäilemättä luonnon terveyttä edistävä arvo on sekä asukkaille että valtiolle kannattavaa taloudellisesti, on valtion ja kunnan näkökulmasta sen terveystenonja pienentävä ja taloutta edistävä aspekti merkittävämpi. Kuitenkin asunnot ja talouden edellytykset menevät ohi ja nykyisiä luontoalueita voidaan pienentää, jos niiden rakentaminen takaa paremmat palvelut alueelle ja edistää kaupungin kasvua. Luontoalueiden taloudellinen tuotto on välillistä eikä yhtä suurta kuin yritysten, minkä vuoksi kaupungin kannattaa kuitenkin panostaa asukkaiden asuttamiseen ja työllistämiseen. Ilman asukkaita ja töitä ei luontoalueillakaan ole merkittävästi väliä.

Asukkaiden näkökulmasta sairastumista halutaan varmasti välttää paitsi taloudellisesta näkökulmasta, myös sen aiheuttaman olon vuoksi. Toisaalta arkielämän haasteiden kanssa kamppaileva asukas ei välttämättä kykene huolehtimaan terveydestään, etenkin jos terveystenonjuiden (luonto sekä terveysasemat ja lääkärit) ovat vaikeasti tavoitettavissa. Kunnalla taas on jo lainkin turvaama velvollisuus ja oikeus vaikuttaa siihen, kuinka hyvin nämä ovat saavutettavissa.

6.2.2. Asiantuntijoiden liikenne ja liikkuminen

Jotta työntekijät, tuotteet ja vaikutteet leviävät, tarvitaan liikenneväyliä. Kaavoitus ohjaa esimerkiksi liikennemuotoja, niiden tehokkuutta ja nopeutta sekä ympäristövaikutuksia koskevat tutkimukset. Ihmisten liikkeiden avulla voidaan optimoida julkisen liikenteen aikatauluja ja reittejä sekä järjestää teiden liikenneohjausta. Monesti erilaisissa laskukaavoissa on ongelmia, esimerkiksi liikenteen mallinnuksessa ja sen kautta tapahtuvien kulkumuotojen vertailussa (aiheesta mm. Toivonen ym. 2014). Ihmisten liikkumista voidaan analysoida yleisellä tasolla, mutta yksilötasolle on vaikeaa, jollei mahdotonta päästä. Pienikin muutos liikenteessä vaikuttaa yksilön liikkumiseen, samoin kuin muutokset yksilön elämässä (esimerkiksi työpaikan vaihtuminen, eläköityminen, sairastuminen). Kokonaiskuvan kannalta

yhteydet voivat parantua, mutta aina on mahdollista, että joillain yksilöillä ne heikkenevät ja heikentävät siten elämänlaatua. Asiantuntijat tekevät spatiaalisista käytännöistämme myös yleistyksiä esimerkiksi liikennevirtojen myötä ja vaikuttavat siten elettyynkin elämään.

Liikennemuotojen muutosta kaupunki perustelee niin ruuhkautumisen estämisellä sekä ympäristötekijöillä. Näiden molempien luulisi vetoavan myös asukkaisiin, sillä ruuhkassa istuminen eikä ympäristön saastuminen kumpikaan ole tavoiteltavaa. Vastustusta kuitenkin ilmenee siinä, ettei kaupungin koeta välttämättä ymmärtävän liikenteen todellisia virtoja. Sekä asukasaktiivin että Yleiskaava-blogin kommentteissa tulee kuitenkin ilmi asukkaiden käsitys siitä, ettei Laajasalon liikenne suuntaudu yksinomaa eikä edes pääosin keskustan suuntaan. Asukasaktiivi pohtii jopa, onko kaupungin tarkoitus vaihtaa asukkaat suunnitelmiinsa paremmin sopiviksi. Toisaalta, asukkailta jää kenties huomaamatta, että nykyisellään liikenne suunnilleen vetää Laajasalosta kohti Herttoniemeä. Jos suurin osa uudiskohteisiin tulevista asukkaista suuntaa matkansa kohti keskustaa, pystyvät vanhat asukkaat edelleen käyttämään vanhaa reittiä ilman merkittävästi kasvavia ruuhkia. Voidaanko tällaista tulevaisuutta kuitenkaan suunnitella kovinkaan tehokkaasti. Nykyisin työpaikat ja elämäntilanteet vaihtuvat entistä useammin, jolloin asuinalueen vaihtaminen jokaisen työpaikanvaihdoksen yhteydessä ei olisi kannattavaa.

Yhdeksi kaupunkibulevardien ongelmaksi nostetaan ruuhkat ja niiden aiheuttamat saastemäärien kasvut. Tästä huomauttavat sekä asukkaat että kaavaprosessista lausunnon antaneet viranomaiset. Kaupunkikin myöntää, että julkisen liikenteen on toimittava, jotta bulevardisointi on edes mahdollista. Vaikka kaupungin katse on tulevaisuudessa, se käyttää laskemissaan vain olemassa olevia keinoja – eikä siis laske tulevaisuuden kehittymistä lentävien autojen tai teleporttien varaan. Tämä on sinänsä järkevää, sillä hyvin epävarman tulevaisuuden varaan laskeminen johtaa helposti vääränlaisiin ratkaisuihin, joita on jälkikäteen vaikea korjata. Mikäli liikkumisessa tai muussa tapahtuu lähitulevaisuudessa merkittäviä muutoksia, voidaan kaava uusida ja toteuttaa uudemman tekniikan mukaan. Yleisten töiden lautakunta kiittelee Helsingin uutta yleiskaavaa myös siitä, että sen yleispiirteinen ja joustava esittämistapa estävät, ettei kaava vanhene ennen aikaansa. Tämä viittaa siihen, että muutokset lainsäädännössä, teknologiassa ja trendeissä voivat yhtäkkiä tehdä yleiskaavasta auttamattoman vanhentuneen. Yleiskaava pyrkiikin juuri tekemään väljäköjä linjauksia, joita voidaan sitten asemakaavatasolla tarkentaa.

6.2.3. Asiantuntijoiden tiivis kaupunkirakenne vai väljä metsälähiö?

Yleiskaavan tärkeänä lankana on kaupunkirakenteen tiivistäminen suuremman asukasmäärän ja työpaikkojen saatavuuden varmistamiseksi. Helsingin asuntojen hintakehitys osoittaa ihmisten halukkuuden muuttaa pääkaupunkiin, mitä halutaan tukea. Agglomeraatioetuja pidetään yhtenä hyvänä syynä keskittää tuotantoa, kaupunkien tuottavuus on asukasmäärään suhteutettuna suurempaa kuin väljemmin asutuilla alueilla (Laakso & Loikkanen 2004). Taustalla ovat siis tässäkin (kaupunki)talouden teoriat. Tiivis kaupunkirakenne takaa palveluiden riittävyyden asukkaille ja pienentää välimatkoja niiden ja asukkaiden välillä.

Tilan representaatioilla on Lefebvren mukaan mitä todennäköisimmin käytännön vaikutusta, sillä ne sekaantuvat poliittisiin ja sosiaalisiin käytäntöihin ja siten muovaavat spatiaalista tekstuuria. Jos abstrakti tila on erityisesti taloudellista tilaa, myös poliittiset toimet ja kaupunkisuunnittelu pyrkivät edistämään kaupungin taloudellisia edellytyksiä. Tämän vuoksi voidaan ajatella, että asukkaat kannattaa pitää palveluiden ja hyvän elinympäristön avulla terveisinä ja tyytyväisinä, jolloin he ovat myös mukana tehokkaassa tuotannossa. Vaikka marxilaisuudessa on monia huonoja puolia (mutta missä aatteessa ei olisi), on tämä kapitalismin ajatus silti järkevän kuuloinen. Merkityksemme yhteiskunnalle on tuottavuutemme sekä kulutuksemme ja siten yhteiskunnan pyörittäminen. Henkilökohtaisesti henkinen kasvu voi olla merkittävää, mutta yhteiskunnalle sillä ei välttämättä ole suurempaa merkitystä.

Tiivistä kaupunkirakennetta markkinoidaan myös ympäristöystävällisempänä vaihtoehtona kuin hajautunutta kaupunkirakennetta, sillä se vähentää liikkumisen tarvetta autolla. Tämä ajatus perustuu ainakin osin Newmanin ja Kenworthyn (1989) julkaisemaan suurtutkimukseen pitkien välimatkojen ja polttoaineen kulutuksen korrelaatiosta. Mitä tiiviimpi kaupunki, sitä vähemmän kulutusta. Tämä on ohjannut maailmanlaajuisestikin kaupunkisuunnittelua, vaikka tutkimusta on myös kritisoitu aina 1990-luvulta lähtien. Myös Suomessa on todettu tutkimuksissa, ettei tiivis kaupunkirakenne suoranaisesti korreloi ympäristöystävällisyyden kanssa, vaan merkittävintä on alueen kulutustaso (Heinonen 2012). Tiiviillä kaupunkialueilla, esimerkiksi juuri Helsingissä hinnat ovat korkealla kysynnän vuoksi, joten kantakaupungissa asuvat yleensä keskimääräistä parempituloiset ihmiset,

keskiluokka. Heidän elämäntapaansa kuuluu monesti esimerkiksi ulkomaanmatkailu, joka lentämisen aiheuttamien päästöjen vuoksi on erittäin epäekologista.

Tilan representaatiot tunkeutuvat Lefebvren mukaan spatiaalisiin käytäntöihimme ja representaatioiden tilaan. Monet lienevät kuulleet esimerkiksi juuri kaupungin tiiviyn ja vähäisen kulutuksen yhteydestä. Jos sen ajatellaan olevan ainoa autuaaksi tekevä asia, jää helposti huomio pois kulutustottumuksistamme, joilla on valtavasti merkitystä. Yleiskaavan kaltaiset raportit sekä median välittämät käsitykset tutkimuksista jäävät asukkaiden mieliin, vaikka on mahdollista, että osa tutkimustuloksista osoittautuu myöhemmin puutteelliseksi tai jopa virheelliseksi. Myös otosten edustavuus puhututtaa, sillä toisinaan iltapäivälehdet huutavat uusia ”järkyttäviä uusia tutkimustuloksia”, jotka tarkemmalla lukemisella paljastuvat muutaman kymmenen hengen otokseen tai muuten kyseenalaisiin koeasetelmiin.

6.2.4. Asiantuntijoiden tilakäsityksistä

Asiantuntijoiden tila on siis hyvin pitkälti käytännöistä teorioiksi muutetuissa abstrakteissa ideoissa. Erityisesti suurkaupungeista raportoidut ongelmat, talousteoriat, luonnon vaikutusta hyvinvointiin koskevat tutkimukset sekä asukkaiden kulutustottumuksillaan sekä vuorovaikutustilanteissa esiintuomat seikat vaikuttavat kaupungin ratkaisuihin. Asioita usein haudutellaan kauan, sillä esimerkiksi haastatteleman kaavoittajan mukaan bulevardisoinnin ideaa on kehitelty Helsingin kaupunkiympäristön toimialan sisällä jo 1980-luvulta lähtien.

Tiedostamme tutkimuksien välittämän maailmankuvan kautta, että meidän on muutettava suuntaamme ja kaupungin tarjoamat ehdotukset perustuvat tutkimuksiin ja asukkaiden tulkittuihin toiveisiin. Ongelmana tutkimuksissa toki on asioiden yksinkertaistaminen teorianluomisen nimissä, jolloin erityisesti hiljaisten äänet ja toiveet eivät usein pääse esille, ellei niitä jollain keinolla onnistuta tuomaan ilmi. Internetin kautta näytettiin tavoittavan erityisesti helsinkiläisiä nuoria ja urbaaneja aikuisia, asukasilojen ja järjestötoiminnan kautta keski-ään ylittäneitä. Tämän vuoksi haastatteleman kaavoittajakin korosti monenlaisien vuorovaikutusmenetelmien tärkeyttä.

Elämme yhteiskunnassa ja maailmassa, jossa kirjoitettua tekstiä arvostetaan puhuttua enemmän (Lefebvre 1991) ja jossa yhteiskunnan suunnittelukäytännöt toimivat erityisesti tutkimuksien pohjalta. Tutkimuksilla on suurempi painoarvo niiden tieteelliselle tutkimukselle asetettujen kriteerien pohjalta kuin asukkaiden kokemuksilla.

Tutkimustuloksista tulee jopa arkitietoamme ja käsityksiämme ohjaavia diskursseja, jotka vaikuttavat Lukesin vallan kolmannen ulottuvuuden tapaan näkymättömissä taustalla ohjailten arvojamme ja toimintojamme. Se ei ole välttämättä näkyvää ja suoraa ohjailua vaan salakavalaa ja piilevää. Olisiko avain vielä parempaan suunnitteluun siinä, että asukkaiden kokemuksellinen tieto pääsisi pelkkään massojen tutkimiseen perustuvien tutkimuksien rinnalle.

6.3. Kaupunkitila

Yleiskaavaan liittyvissä raporteissa tilan käsite linkittyy hyvin pitkälti talouteen liiketilojen ja muiden käsitteiden myötä. Ehkä parhaiten etsimääni tilakäsitystä kuvaa kaupunkitilan käsite, joka esiintyy yleiskaava-raporteissa. Se on Helsingin kaupunkiympäristön toimialan esittelemä, hieman yleispiirteisesti avattu termi. Kaupungin tarkasteluun se sopii yleisestikin, sillä kaupungissa asuessa käsitys kaupungista voisi hyvin tulla ilmi kaupunkitilan kautta. Entä millaista on tuo kaupunkitila?

Kaupunkiympäristön toimialan mukaan se on urbaania, inhimillisessä mittakaavassa olevaa tilaa. Tilaa, jossa ihmiset voivat kohdata toisensa ja jossa sosiaalisen vuorovaikutuksen myötä ideat leviävät ja ihmisen sosiaaliset verkostot rakentuvat. Kohtaamisten paikat ovat myös usein kuluttamisen paikkoja: kahviloita, ravintoloita, toreja ja kauppoja, mutta myös talojen yhteisiä oleskelutiloja, jossa naapurit voivat yhdessä viettää aikaa. Ideoiden vaihtuminen ja kuluttaminen edistävät alueen taloutta, joka pitää alueen kilpailukykyisenä ja houkuttelevana paikkana yrityksille ja sijoittajille. Asukkaat hyötyvät lisääntyneiden palveluiden, työpaikkatarjonnan sekä laadukkaan ympäristön tuomista eduista.

Ongelmana laadukkaan ympäristön ja luonnon määrittelyssä on juuri ihmisten ja instituutioiden erilaiset näkemykset laadukkaasta. Erilaiset käsitykset pohjaavat arvoihimme, kokemuksiimme ja mielenkiinnonkohteisiimme. Vaeltajalle kaupunkipuistolla ei ole samanlaista arvoa kuin puistopiknikkejä arvostavalle. Tässä mukaan tulee asukkaiden käsitykset kaupunkitilasta. Heille kaupunkitila näyttäytyy erityisesti arkielämän toimien kautta – työ- ja asiointimatkojen pituus, palveluiden ja virkistysalueiden saavutettavuus vaikuttavat siihen, mihin kaikkeen aika riittää. Vaikka talous on asukkaille merkittävää elintason vuoksi, ei se ole ainoa elämää ohjaava tekijä. Arkipäivän toimien sujuvuus, työelämä, vapaa-aika ja perhe-elämä ovat tärkeitä myös, eivätkä vain tuottavuuden näkökulmasta vaan myös hyvinvoinnin ja elämän mielekkyyden kannalta.

Yhtä yhtenäistä yhteenvetoa en voi laajasalolaisista tai helsinkiläisistä luoda, sillä se olisi yritys abstrahoida eletty elämä yhteen teoriaan tai käsitykseen. Siinä väistämättä katoaisi osa representaatioiden tilan piirteistä ja samalla se etääntyisi siitä, mitä yrittäisin kuvata.

6.4. Poliittisuuden ja yhteissuunnittelun aspektit asukkaiden ja viranomaisten tilakäsitysten kautta nähtynä

Valta ja poliittisuus kietoutuvat suunnitteluun ja tilan hallintaan. Viranomaisten tilan hallintaa tukevat lait ja erilaiset viranomaisen asemaan pääsemiseen vaadittavat edellytykset, kuten koulutustaso. Asukkaiden osallistumismahdollisuudet taataan niin ikään laissa, mutta laki ei määrää suunnittelevien tahojen velvollisuutta ottaa kaikkia lausuntoja huomioon samoilla painotuksilla. Asukasaktiivin haastattelusta kävi ilmi, että Laajasalo-seura oli saanut ajettua läpi joitain aloitteita, mutta yhteistyö suunnittelijoiden kanssa ei ollut kovin helppoa. Osa suunnittelijoista piti asukkaiden osallistumista vain pakollisena riesana, sillä se lisää heidän työtaakkaansa ja hidastaa kaavaprosesseja. Helsingin kaupunkiympäristön toimialan raporteissa ja kaavoittajan haastattelussa kuitenkin korostetaan asukkaiden osallistumisen tärkeyttä kaupunkia suunniteltaessa. Sieltä suunnasta kriittistä arviointia ei tule.

Haastatteleman kaavoittaja piti asukkaiden paikallistuntemusta ja osallistumista tärkeänä, kuten myös erilaisia osallistamistapoja, jotka tuovat esiin erilaisia näkökulmia. Hän kuitenkin puhuu kaavoittajien tehtävästä synteisien luojina, ja tässä prosessissa osa mielipiteistä väkisinkin jää suunnitelmista pois. Tästä prosessista voi kummuta asukkaiden tyytymättömyys, sillä käytännössä suunnittelijoiden on mahdollista jättää huomiotta asukkaiden mielipiteet, mikäli he eivät näe niiden olevan perusteltuja tai linjassa poliittisten päätösten kanssa. Heillä on ammattinsa puolesta oikeus päättää sopivat ideat kaavoituksen toteutukseen. Tukena heillä on teorioiden antama viitekehys, jolla he muovaavat teorioiden pohjana toiminutta todellisuutta. He eivät kuitenkaan Lefebvren mukaan pysty täysin ennustamaan tulevaisuuden kehityskuvia, jolloin ratkaisut saavat eletyn elämän myötä toisinaan hyvin toisenlaisia muotoja, kuin mihin suunnittelussa pyrittiin. Esimerkiksi nurmikon poikki muovautuu kulku-uria, kun kävelytien koetaan kiertävän liikaa matkalla pysäkillä.

Erilaiset tutkimukset ja niissä esitetyt tulkinnot ovat vaikuttaneet joihinkin poliittisiin päätöksiin. Poliittiset päätökset puolestaan ohjaavat mm. kaupunkisuunnittelua ja kaavoitusta. On myös mahdollista, että kaavahankkeeseen liittyvillä raporteilla voidaan vaikuttaa

poliittisiin toimijoihin. Molemmissa asukasilloissa tuli ilmi poliittisten linjanvetojen vaikutus kaavaproessiin. Raitiovaunuillassa asian nosti esiin sosiaalidemokraattisen seuran puheenjohtaja, poliittiseen toimintaan itsekkin liittyvä henkilö. Kaavoittajaa haastatellessa politiikka ei noussut esiin, mutta toisaalta hän näkee asian asemakaavatasolta, johon politiikka vaikuttaa pikemminkin yleiskaavan linjauksien välityksellä.

Laissa on säädetty kaikkien osallistamismahdollisuus, mutta yhteistä säveltä on ollut vaikea löytää. Healeyn mukaan yhtenä haasteena on elämäntapojemme ja intressiemme moninaistuminen, edes naapurit eivät välttämättä jaa muuta yhteistä kuin asuinalueen. Tämän pohjalta suunnittelu on hankalaa ja avaimeksi hän tarjoaa kuuntelua, myös osattomuudesta kumpuavien aggressioiden kuuntelua. Myös haastateltu kaavoittaja on sitä mieltä, että asukkaiden osallistuminen kaavoitusproessiin on tärkeää ja asukkailta voidaan saada arvokasta tietoa paikallistuntemuksen myötä.

Healey kehittelee institutionaalista lähestymistapaa sekä kommunikatiivista otetta ja niiden yksi keino päästä erilaisten intressiryhmien konfliktien ohi on hahmotella konfliktien sovittelun ja konsensuksen rakentamisen pääpiirteitä. Yhteistyössä ihmiset oppivat diskursiivisia käytäntöjä sekä oppivat toisiltaan erilaisia näkökulmia ja heijastelemaan omaa näkökulmaansa muiden ajatuksiin. Samalla yhteinen ymmärrys rakentuu ja kartuttaa sosiaalista ja älyllistä pääomaa, jota voimme hyödyntää jatkossakin. Tämä auttaa luomaan myös institutionaalista kapasiteettia yhteistyöhön sekä koherenssia, kun jaetaan ongelmia ja järjestäydytään kollektiivisesti.

Mutta eikö jo nyt Suomessa lain turvaamana pidetä työpajoja ja kyselyitä, joissa asukkaat ja asiantuntijat kohtaavat ja kehittelevät ajatuksiaan? Kyllä, ja osin asukkaiden ajatukset ovat vaikuttaneetkin päätöksentekoon niin politiikassa kuin kaavoituksessa. Asuntojen kysynnän kasvu on herättänyt suunnittelijat huomaamaan, että kantakaupunkimaisella rakentamisella on kysyntää. Toisaalta tiedetäänkö, mitä ihmiset oikeastaan hakevat kantakaupunkimaisesta asumisesta? Yleiskaava-blogin keskusteluissa tuli esiin muutama kommentti, jossa kommentoitiin Töölön olevan Töölössä ja kantakaupungin houkuttelevan palveluiden läheisyyden vuoksi, ei tiiviin rakentamisen. Kaupunki haluaa rakentaa tiiviitä aluekeskustoja, jotka siten jäljittelisivät ydinkeskustan oloja. Kaikkia asukkaita tämä ei vakuuta.

Mistä sitten löytyisi uutta näkökulmaa? Kuinka rakennetaan yhteistä diskurssia, kun yhteiskunnan suunnittelevat tahot menevät talous edellä ja asukkaat arkipäivän sujuvuus ja

hyvinvointi edellä. Nämähän liittyvät toisiinsa, sillä asukkaiden sujuva liikkuminen ja hyvinvointi edistävät taloutta. Ongelmana on se, etteivät kaikki määrittele hyvinvointia ja sujuvaa liikkumista samoista lähtökohdista. Joku aina hyötyy ja joku häviää, kun asiat muuttuvat. Kompromissi ei aina ole oikea ratkaisu, jos päädytään tilanteeseen, missä kukaan ei ole tyytyväinen. Metsätilkun rakentamisen miellyttäessä toista ja sen säästäminen toista, voisi kompromissina rakentaa metsätilkusta puolet ja säästää puolet. Lopputulokseen voi olla tyytyväinen, tai sitten molemmat osapuolet ovat tyytymättömiä vajaaseen rakentamiseen tai metsän osittaiseen tuhoamiseen.

Healeyn mukaan sosiaalinen yhteistyö väistämättä rajoittaa ihmisten toimia, sillä se pyrkii stabilisoimaan sosiaalista liikkuvuutta ja vähentämään ajattelun monimuotoisuutta. Tämän vuoksi se pystyy myös sortamaan. Sen pyrkimyksenä on järjestää tulevaisuutta kehityksellä, mutta kuka määrittelee kehityksen ja miksi siihen edes tulisi pyrkiä. Erilaiset ajatukset tulevat erilaisista ajatusmaailmoista eivätkä ole siten vertailukelpoisia keskenään. Miten niistä siis voidaan puhua yhdessä?

Olennaista on tunnistaa näitä rakenteita, joita pidämme itsestäänselvyyksinä. Lait, säädökset ja käytännöt ovat aikoinaan kehittyneet sosiaalisessa kanssakäymisessä ja ovat siten myös sosiaalisessa kanssakäymisessä muutettavissa. Esimerkiksi kaavoitukseen liittyvät selvitykset ovat usein määrällisiä selvityksiä. Kuinka paljon asukkaita on ja tulee olemaan, kuinka paljon pitää rakentaa, millainen on väestön demografia. Kaikki nämä voidaan ilmaista määrällisin muodoin. Luontoalueiden määrä vähenee, mutta toisaalta sen osalta puhutaan myös laadusta. Tämä pitkälti sen vuoksi, että tutkimuksissa on todettu luonnon vaikuttavan edullisesti ihmisten hyvinvointiin ja parantavan myös ilmanlaatua. Toisaalta ihmisten hyvinvoinnin merkitys korostuu erityisesti sen vuoksi, että hyvinvoiva asukas on tuottavaa työvoimaa eikä aiheuta yhteiskunnalle kuluja sairastelemalla. Läpivalaiseeko siis koko ajatteluamme kapitalistinen ajattelu, niin kuin Marx, Lefebvre ja Healey ovat ajatelleet osana tutkimuksiaan. Kahvilat luovat urbaania pöhinää, joka synnyttää uusia innovaatioita - taas taloudellista näkökulmaa.

Voisimme toki olla kaavoituksessa ja lainsäädännössämme huomioimatta talouden ehtoja, mutta toimisiko se yhteiskunnassa ja maailmassa, jotka ovat jo muovautuneet globaaliin talouteen? Sen vuoksi nämä talouden ehdoilla tehtävät suunnittelut vaikuttavat väistämättömiltä. Kaupunki on jo pitkään historiassamme ollut talouden keskus, pääkaupungit

erityisesti. Mihin suunnittelumme edes perustuisi ilman talousajattelua. Yhteiskuntamme pyörii työtuloista saatavilla veroilla, joilla valtio ylläpitää julkisia palveluita.

Emme Healeyn mukaan ole myöskään tasa-arvoisia sosiaalisissa suhteissamme, joillakin on valtaa enemmän kuin toisilla. Asukkaiden osalta tämä näyttäytyy siinä, kuka pystyy ja jaksaa ajaa asioitaan. Lefebvren (ja marxilaisen perinteen) mukaan erityisesti eliitti kykenee tähän ja asioiden ajaminen kuvastaakin usein heidän etuaan. Healeyn mukaan ”vallan selkein ulottuvuus on kyky hankkia materiaalista resurssia, jonka avulla voi ilmaista itseään ja elämäntapaansa ja saada vaikutusvaltaa”. Siinä missä tieto on valtaa, on myös raha valtaa. Raha ei suoranaisesti tee onnelliseksi, mutta sen puute vaikeuttaa elämää. Kun ei ole varaa käydä kahviloissa eikä tuoda esiin elämäntapaansa kuluttamalla, ei ole välttämättä resursseja ajaa oman alueensa asiaa. Tällöin osa asukkaista jää vaille sanavaltaa ja heidän mielipiteensä voidaan vain arvata. Tutkimukset eivät välttämättä osaa sitä kertoa ja omat arvelumme ovat arvomaailmamme värittämiä.

Tulevaisuuden vaikeasta ennustettavuudesta kielii myös hallituksen ajamat muutokset. Tällä hetkellä kunnalla on suuri valta kaavoituksen suhteen, minkä vuoksi Helsingin yleiskaavakin koskee Helsinkiä. Vaikka muiden kuntien merkitys huomioidaan, on silti erityisessä keskiössä se, kuinka Helsinki pärjää ja millaiset Helsingin edellytykset ovat. Hallitus kaavailee myös maakunnille kenties samankaltaista alueellista itsehallintoa kuin kunnille (Moisio & Soininvaara 2017). Vielä ei ole tarkkaan tiedossa, millainen malli tulee käyttöön, mutta se saattaa muuttaa kunnan asemaa. Kenties tulevaisuudessa Helsingin kaavoitus ohjautuu vahvemmin maakunnan eikä Helsingin edun kautta, jolloin monet nykyiset ratkaisut eivät ehkä toimikaan niin hyvin kuin toivottiin. Jo nyt muut kunnat ja hieman myös asukkaat kritisoivat sitä, ettei Helsingin yleiskaava huomioi muita kuntia, joiden työssäkäyntialueena se toimii.

6.5. Ratkaisu yhteissuunnittelun ongelmiin?

Suoraan tämä tutkimus ei vastaa siihen, kuinka yhteistoiminnallinen suunnittelu saataisi toimimaan aukottomasti ja kaikkia tyydyttävästi. Pikemmin tuloksena on se, että postmodernin aikakauden yksilöllisyyden korostumisen myötä kaikkia tyydyttävään ratkaisuun on mahdotonta päästä. Monet kaupungit ovat jo oikealla tiellä ymmärtäessään menestyksensä riippuvan myös tyytyväisistä asukkaista, minkä vuoksi asukkaiden kuuntelulla on merkitystä enemmän kuin suunnittelijamaestrojen aikoina. Kaikkien äänet eivät kuitenkaan

pääse esille, sillä kaikilla ei ole samanlaisia resursseja edustaa omia näkemyksiään ja useimmiten äänensä saavat parhaiten kuuluville hyväosaisten joukko. Heikko-osaisemmilla ei välttämättä ole resursseja puolustaa tilakäsitystään.

Yksi tärkeä keino, joka toimii myös konstruktionistisen näkökulman taustalla, on omien ajatusten reflektointi. Sitä tulisi harjoittaa jokaisen, niin asukkaiden, viranomaisten kuin muiden toimijoiden. Niin Healeyn kommunikatiivisen suunnittelun keinona kuin kaavoittajan haastattelussa korostui muiden kuuntelun tärkeys. Sen sijaan, että ajaisimme vain omia etujamme, meidän tulisi kuunnella ja ymmärtää muita. Vaikeaa se on, sillä puhumme ja näemme asiat hyvinkin erilaisista näkökulmista. Meidän kuitenkin tulisi samalla pohtia, miksi näemme asiat niin kuin näemme ja kyetä perustelemaan ne järkevästi. Nykyisillä keskusteluilla erityisesti internetissä on taipumusta polarisoitua ja muuttua toisten yli jyräämiseksi, ilman että kukaan edes hetkeksi pysähtyy pohtimaan, miksi se oma sosiaalisesti rakentunut mielipide olisi absoluuttinen totuus.

Tässä mallissa on tietenkin ongelmansa. Olemme sidoksissa kieleemme ja kulttuuriimme emmekä voi päästä niiden ”taakse”. Kaikilla ei myöskään ole resursseja ja taitoja reflektoida omia ajatuksiaan ja uskomuksiaan eikä siten ymmärtää kunnolla mielipiteidensä taustalla vaikuttavia aatteita. Suunnitteluprofessiossa on kuitenkin koulutettua väkeä, joten heillä oletettavasti on resursseja ja kykyä pohtia sekä henkilökohtaisesti, että organisaationa ideoidensa taustalla vaikuttavia teorioita, ideologioita ja käsityksiä. Avaimena lienee siis sekä omien tausta-ajatusten ymmärtäminen, että muiden kuunteleminen ja yritys ymmärtää toisenlaisia näkökulmia ja ideoita.

Hiljaisten äänen kuuluviin saaminen on haastavaa, mutta luulen erityisesti internetin auttavan siinä, siellä on tavallista matalampi kynnys osallistua nimimerkkien takaa. Toisaalta se myös mahdollistaa kiusanteon helpommin. Toisaalta onko olemassa asiaa, jossa kaikki vain voittaisivat?

7. Loppupäätelmät

Niin Lefebvren tilakäsityksissä, Healeyn yhteissuunnittelun teoriassa kuin lokaliteettitutkimuksessa yhdistävänä tekijänä on tilan ja tiedon sosiaalinen rakentuminen. Paikkojen erilaisuus johtuu niiden toisistaan eriävien historioiden ja tilallisuuden muodoista.

Pienetkin muutokset ovat aikojen saatossa kumuloituneet suuremmiksi eroiksi alueiden välillä. Osaltamme myös jatkuvasti uusinnamme näitä, minkä vuoksi esimerkiksi asuinalueet saattavat kokea muutokset köyhästä työläiskorttelista nuoren urbaanin väestön arvostamaksi asuinalueeksi tai metsälähiöstä urbaaniksi saaristolaisikaupungiksi.

Tutkimukseni on todennut muiden tutkimusten tapaan, että asukkaiden ja suunnittelijoiden maailmat eivät joka asiassa kohtaa, vaan mukana on niin erimielisyyksiä kuin ymmärrystäkin. Vaikka arvomme ja mielipiteemme ovat syntyneet vuorovaikutuksessa muiden ihmisten kanssa ja ovat siten sosiaalisesti rakentuneita, kuten myös (suunnittelu)teoriamme ja tietomme, ovat sosiaaliset verkostomme kuitenkin hyvin laajat ja toisistaan poikkeavat, minkä vuoksi mielipiteitä ja arvojakin on monenlaisia. Yksittäisen arvon tai mielipiteen osalta voidaan nähdä olevan tietty määrä erilaisia ryhmiä, joihin kukin sopii, mutta lukuiset arvot ja mielipiteet luovat monimutkaisen kokonaisuuden, mistä voi olla mahdotonta löytää sellaista luokittelua, joka sisältäisi tasapuolisesti kaiken. Eikä se välttämättä olisi mielekästäkään. Miten siis voimme luoda suunnittelujärjestelmän, joka palvelisi meitä entistä paremmin?

Jos alueet ovat kehittyneet erilaisiksi niin historiallisten toimien ja tilallisuuden kuin median tarjoamien kuvien myötä, lienevät myös Helsingin kaupunginosat toisistaan poikkeavia. Laajasalolla on merellinen kesähuvilahistoria ja maanteitse sen suhteellinen etäisyys on tehnyt siitä syrjäisen paikan Helsingin laidalla. Sinne ovat vapaasta tahdosta muuttanut ihmisiä, jotka ehkä ovat enemmän arvostaneet omakotitalon tuomaa tilaa ja luonnonläheisyyttä kuin keskustan vilinää. Toki vuokra-asunto saatetaan ottaa sieltä, mistä se tarjotaan ja myös asunnon ostamisessa käytettävissä oleva varallisuus vaikuttaa valinnanmahdollisuuksiin. Kaikilla ei ole varaa asua ydinkeskustassa. Laajasalossa tulotaso on etenkin pientaloalueilla Helsingin keskiarvoa huomattavasti suurempi, joten etenkin pientaloissa asuvat saattavat arvostaa enemmän sen tuomia mahdollisuuksia kuin keskusta-asumista. Heille saaren muuttuminen kantakaupunkimaiseksi saattaa olla kauhistus jo sen vuoksi, etteivät he nimenomaa ole hakeneet kantakaupunkimaista asumista. Kuitenkaan he eivät ole halunneet muuttaa kehyskuntiin tai maaseudulle pientaloasumisen perässä vaan pysyä Helsingissä, kenties töiden, kenties palveluiden vuoksi.

Kenties kysymys on juuri sosiaalisen vuorovaikutuksen meille luomasta maailmankuvasta, joka ei kovin helposti muutu. Nuoremmat sukupolvet ovat syntyneet erilaiseen maailmaan, jossa resursseja ei ole tuhlettavaksi ja ympäristöongelmat ovat tapetilla, jolloin myös maailmankuva näyttää hyvin toisenlaiselta kuin kulutuksen kulta-aikaan syntyneille. Tilan

representaatiot ovat siis vaikuttaneet käsityksiimme tilasta siten, että erilaiset tilan
representaatiot eri aikoina ovat päässeet vaikuttamaan, emmekä halua luopua sen luomasta
tilakäsityksestämme välttämättä kovin helposti. Ennen asiat vain olivat paremmin, vaikeivat
ehkä olleetkaan.

8. Lähteet

- A-Insinöörien jämäkkä johtaminen piti budjetin kurissa – Suomen kaikkien aikojen suurin logistiikkahanke Vuosaaren Satama (2008). *A-Insinöörit*. 4.4.2017. <<http://www.a-insinoorit.fi/palvelut/referenssit/vuosaaren-satama>>
- Aino Acktén huvilan historia ja nykytilanne (2017). *Aino Acktén kamarifestivaali r.y.* 29.10.2017. <<http://www.acktefestival.fi/kamarifestivaali/huvilan-historia/>>
- Alue ja tilat (2017). Ravintola – leipomo Stansvik. 4.4.2017. <<http://www.stansvik.fi/laituri-ranta/>>
- Andersson, H. (1997). Kulttuuri ja paikan politiikka kaupunkiuudistuksessa. *Teoksessa* Haarni, T., M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (toim.): *Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*, 107-128. Vastapaino, Tampere.
- Asemakaavoitus (2016). *Ympäristö.fi -portaali*. 16.3.2017. <http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Asemakaavoitus>
- Brandt, E. & M. Lindeqvist (2016). Auton omistus Helsingin seudulla - katsaus menneeseen kehitykseen ja pohdintoja tulevista. HSL:n julkaisu 19/2016. 90 s.
- Brown, D.K., J.L. Barton, V.F. Gladwell (2013). Viewing nature scenes positively affects recovery of autonomic function following acute-mental stress. *Environmental Science & Technology* 47, 5562-5569
- Campbell, H. & R. Marshall (2012). Utilitarianism's bad breath? A re-evaluation of the public interest justification for planning. *Teoksessa* Fainstein S. S & S. Cambell (toim.): *Readings in planning theory*. 3. p. 111-131 s. Wiley-Blackwell, Chichester.
- Cresswell, T. (2015). *Place. An introduction*. 2. p. 220 s. Wiley-Blackwell, Chichester.
- Davidoff, P. (1965). Advocacy and pluralism in planning. *Journal of the American Institute of Planning* 31, 331-338.
- Dear, M. & J. Häkli (1998). Tila, paikka ja urbanismi: Uuden kaupunkitutkimuksen metodologiaa. *Terra* 110: 2, 59-68.

- Egorov, A. I., P. Mudu, M. Braubach & M. Martuzzi (toim; 2016). Urban green spaces and health. WHO Regional Office for Europe, Copenhagen.
- Eranti, V. (2014). Oma etu ja yhteinen hyvä paikallisessa kiistassa tilasta. *Sosiologia* 2014: 1, 21-38.
- Flyvbjerg, B. (1998). *Rationality & Power. Democracy in Practice*. 290 s. The University of Chicago Press, Chicago.
- Haarni, T., M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (1997). Johdatus nykymaantieteeseen. *Teoksessa* Haarni, T., M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (toim.): *Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*, 9-34. Vastapaino, Tampere.
- Habermas, J. (1984). *The theory of communicative action: Vol. 1, Reason and the rationalization of society*. 465 s. Beacon Press, Boston.
- Habermas, J. (1987). *The philosophical discourse of modernity: Twelve lectures*. 430 s. Polity Press, Cambridge.
- Healey, P. (1997). *Collaborative planning. Shaping places in fragmented societies*. 338 s. Macmillan, Basingstoke.
- Heinonen, J. (2012). The impact of urban structure and the related consumption patterns on the carbon emissions of an average consumer. *Aalto University publication series doctoral dissertations* 25/2012. 34 s.
- Helsingin kaupunki (2013a). Helsingin yleiskaava. Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava. Visio 2050. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2013: 23. 83 s.
- Helsingin kaupunki (2013b). Helsingin yleiskaava. Vuorovaikutusraportti 22.10.2013. *Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto*. 25 s.
- Helsingin kaupunki (2014a). Helsingin yleiskaava. Laajasalon alueellinen kehittämissuunnitelma ja kaupunkibulevardi. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:13. 92 s.

- Helsingin kaupunki (2014b). Helsingin yleiskaava. Vuorovaikutusraportti II 25.11.2014, Kslk 16.12.2014. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2014:37. 23 s.
- Helsingin kaupunki (2014c). Helsingin yleiskaava. ”Hetki suunnittelijana” – Kaupunkilaisten huomioita ja tarkennuksia Helsingin tulevaisuudesta karttakyselyssä. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2014: 31. 27 s.
- Helsingin kaupunki (2015). Helsingin yleiskaava. Vuorovaikutusraportti III, 6.10.2015. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2015: 4. 136 s.
- Helsingin kaupunki (2016a). Kruunusillat. Raitiotieyhteys Laajasaloon. Yleissuunnitelma. *Helsingin kaupunki*. 111 s.
- Helsingin kaupunki (2016b). Tarkistetun yleiskaavaehdotuksen selostus: Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2016: 3. 229 s.
- Helsingin kaupunki (2017a). Uutta Helsinkiä. 24.10.2017. <<http://www.uuttahelsinki.fi/fi>>
- Helsingin kaupunki (2017b). Kruunuvuorenranta / Uutta Helsinkiä. 11.10.2017. <<http://www.uuttahelsinki.fi/fi/kruunuvuorenranta>>
- Helsingin kaupunki (2017c). Kalastajakylästä kaupunginosaksi – Kruunuvuorenrannan vaiheita 1500-luvulta tähän päivään. 25.10.2017. <<http://www.uuttahelsinki.fi/fi/kruunuvuorenranta/asuminen/kalastajakylasta-kaupunginosaksi-kruunuvuorenrannan-vaiheita-1500-luvulta>>
- Helsingin kaupunki (2017d). Kaupunkiympäristön toimiala – palveluksessanne! 29.9.2017. <<https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunkiymparisto/kymp-010617>>
- Helsingin kaupunki (2017e). Yleiskaava. 16.3.2017 <http://www.yleiskaava.fi/yleiskaava/>
- Helsinki alueittain 2016 (2017). Helsingin kaupungin tietokeskus. 11.10.2017. <https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/17_03_27_Helsinki_alueittain_2016_Tikkanen.pdf>

- Häkli, J. (1997). Näkyvä yhteiskunta. Kansalaiset ja kaupunkisuunnittelun logiikka. *Teoksessa* Haarni, T., M. Karvinen, H. Koskela & S. Tani (toim.): *Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*, 37-52. Vastapaino, Tampere.
- Häkli, J. (1999). *Meta hodos. Johdatus ihmismaantieteeseen*. 231 s. Vastapaino, Tampere.
- Hämäläinen, J. (2017). Laajasalo suree lopetettua lähikauppaa – ”Netistä ostosten tilaaminen tulee kalliiksi”. *Helsingin uutiset* 25.3.2017. 3.4.2017.
<<http://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/500268-laajasalo-suree-lopetettua-lahikauppaa-netista-ostosten-tilaaminen-tulee-kalliiksi>>
- Jauhiainen, J. S. & V. Niemenmaa (2006). *Alueellinen suunnittelu*. 292 s. Vastapaino, Tampere.
- Jokinen, A., K. Juhila & E. Suoninen (1993). *Diskurssianalyysin aakkoset*. 238 s. Vastapaino, Tampere.
- Jompero, S. (2017). Laajasalo saa vihdoin kasvojenkohotuksen – uusi ostari, ratikka ja kaupunkibulevardi. *Helsingin Uutiset* 3.1.2017. 11.2.2017.
<<http://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/471022-laajasalo-saa-vihdoin-kasvojenkohotuksen-uusi-ostari-ratikka-ja-kaupunkibulevardi>>
- Katajamäki, H. (2016). *Paikan poika. Merkintöjä uran varrelta*.
- Koskela, Hille (1994). "Tila on kuin tuhat lävistävää silmää" : ajatuksia tilakäsityksistä, kaupunkipeloista ja tilan kokemisesta. *Naistutkimus* 7: 4, 22-23.
- Kähre, I., M. Karisto, R. Salastie, K. Baarman, J. Maury, J. Kilpinen & P. Hotti (1996). Laajasalo – Degerö. Saarikaupunginosan maankäyttö. Laajasalon maankäytön nykytilanne ja suuntaviivat. 90 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 1996: 15.
- Laajasalo – hyvä paikka asua, elää ja harrastaa (2017). *Laajasalo – Degerö Seura r.y.* 3.4.2017. <http://www.esitteemme.fi/Laajasalo-Degero_seura/WebView/>
- Laajasalon uusi ostoskeskus – liiketilaa Helsingissä (2017). *NCC*. 30.10.2017.
<<https://www.ncc.fi/vapaat-toimitilat/laajasalon-ostoskeskus/>>

- Laakso, S. & H. A. Loikkanen (2004). *Kaupunkitalous: Johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen*. 472 s. Gaudeamus, Helsinki
- Lanki, T., T. Siponen, A. Ojala, K. Korpela, A. Pennanen, P. Tiittanen, Y. Tsunetsugu, T. Kagawa & L. Tyrnäinen (2017). Acute effects of visits to urban green environments on cardiovascular physiology in women: A field experiment. *Environmental Research* 159, 176-185.
- Lefebvre, H. & D. Nicholson-Smith (1991). *The production of space*. 454 s. Blackwell, Oxford.
- Lintula, M. (2015). Laajasalontien muutos puistokaduksi käynnistyy. *Helsingin yleiskaava – blogi* 9.3.2015. 21.11.2017. <<http://www.yleiskaava.fi/2015/laajasalontien-muutos-puistokaduksi-kaynnistyy/>>
- Lintula M. (2016). Täydentyvän Laajasalon suunnitelmia keskusteluun. *Helsingin yleiskaava –blogi* 14.3.2016. 21.11.2017. <<http://www.yleiskaava.fi/2016/taydentyvan-laajasalon-suunnitelmia-keskusteluun/>>
- Lukes, S. (1974). *Power: a Radical View*. 64 s. Macmillan, London.
- Maakuntakaavoitus (2017). *Ympäristö.fi -portaali*. 16.3.2017. <http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Maakuntakaavoitus>
- MRL = Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999. Ympäristöministeriö.
- Maankäytön suunnittelun ohjaus – tavoitteena hyvinvoiva elinympäristö (2016). *Ympäristöministeriö*. 29.10.2017. <http://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Maankayton_suunnittelun_ohjaus>
- Malmberg, L. (2016). Tutkijat kritisoivat kaupunkibulevardeja – ”Tuntuu älylliseltä laiskuudelta tukkia Helsingin keskustan ainoita sisääntuloväyliä”. *Helsingin Sanomat* 1.5.2016. 14.4.2017. <<http://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002899097.html>>
- Moisio, S. & I. Soininvaara (2017). Kunta, maakunnallinen itsehallinto ja Suomen aluekehittämisjärjestelmä. *Acta* 264, 312-324. Suomen kuntaliitto, Helsinki.

- Newman, P. W. G. & J. R. Kenworthy (1989). Gasoline Consumption and Cities. A Comparison of U.S. cities with a global survey. *Journal of the American Planning Association* 55:1, 24-37.
- Oksanen, K. (2017). Yllättävä väittely Kruunusilloista Helsingin valtuustossa: ”Tämä esitys on lähinnä Pahkasikaa”. *Helsingin Sanomat* 1.3.2017. 1.4.2017.
<<http://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005109811.html>>
- Puustinen, S. (2004). Yhdyskuntasuunnittelu ammattina. *Suomen ympäristö* 715. 102 s. Ympäristö-ministeriö, Helsinki.
- Puustinen S. (2006). Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikatiivinen käänne. Vuorovaikutukseen liittyvät ongelmat ja mahdollisuudet suurten kaupunkien kaavoittajien näkökulmasta. 356 s. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja A* 34. Espoo.
- Ridell, S., P. Kymäläinen & T. Nyysönen (2009). Julkinen tila tänään –kuhinaa lomittuvilla rajapinnoilla. *Teoksessa* Ridell, S., P. Kymäläinen & T. Nyysönen (toim.): *Julkisen tilan poetiikkaa ja politiikkaa. Tieteidenvälisiä otteita vallasta ja kaupunki-, media- ja virtuaalitiloissa*, 7-40. Tampere University Press, Tampere.
- Royal Academy of Arts (2013). *Richard Rogers RA: Inside Out. Exhibition catalogue*. Online. [Static.royalacademy.org.uk/files/richard-rogers-room-9-hr-1675.pdf](http://static.royalacademy.org.uk/files/richard-rogers-room-9-hr-1675.pdf) Vierailtu 8.5.2014 (Cresswell)
- Saaranen-Kauppinen, A. & A. Puusniekka (2006). KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja], Tampere. 13.4.2017. <<http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>>
- Salla, A. (2017). Luonto – Laajasalon luonto. *Laajasalo – Degerö Seura r.y.* 13.4.2017. <<https://www.laajasalo.net/laajasalo/luonto/>>
- Staffans, A. (2004). Vaikuttavat asukkaat. Vuorovaikutus ja paikallinen tieto kaupunkisuunnittelun haasteina. 332 s. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja A* 29.

Toivonen, T., M. Salonen, H. Tenkanen, P. Saarsalmi, T. Jaakkola & J. Järvi (2014).

Joukkoliikenteellä, autolla ja kävellen: Avoin saavutettavuusaineisto
pääkaupunkiseudulla. *Terra* 126: 3, 27-136.

Tuan, Y. (1977). *Space and place: The perspective of experience*. 235 s. University of
Minnesota Press, Minneapolis.

Tukholma-ilmiö rantautui Suomeen - yhä harvempi 18-vuotias ajaa kortin (2013). Yle
Uutiset. Luettu 29.11.2017. <<https://yle.fi/uutiset/3-6585999>>

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (2016). *Ympäristöministeriö*. 16.3.2017.

<<http://www.ymparisto.fi/fi->

FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelu_jarjestelma/Valtakunnalliset_al
ueidenkayttotavoitteet/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet(13419)>

Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. *The American Journal of Sociology* 44: 1, 1-24.

Yleiskaava sovittaa yhteen ja ohjaa asemakaavojen laatimista (2016). *Ympäristöministeriö*.

16.3.2017. <<http://www.ymparisto.fi/fi->

FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelu_jarjestelma/Yleiskaavoitus>

8.1. Aluesarjat.fi –sivuston taulukot

Helsingin 15 vuotta täyttänyt väestö valtionveronalaisten tulojen (euroa) mukaan 31.12.

(2017). Tilastokeskus, Helsinki. 8.10.2017

Helsingin koko väestö ja ruotsinkieliset 1.1.1992-2016 sekä väestöennuste 1.1.2017 – 2026

Tilastokeskus, Helsinki. 3.4.2017

Helsingin asunnot hallintaperusteen ja huoneistotyyppin mukaan 31.12. (2017). Tilastokeskus,

Helsinki. 8.10.2017

8.2. Haastattelut ja asukasillat

Asukasaktiivi (2017). Laajasalo Degerö –Seuran asukasaktiivi. Haastattelu Helsingissä

16.11.2017.

Kaavoittaja (2017). Helsingin kaupunkiympäristön toimialan kaavoittaja. Haastattelu Helsingissä 22.11.2017.

Keskustelutilaisuus Laajasalon Ratikkavarikosta (2017). Keskustelutilaisuus Laajasalon kirjastossa 4.10.2017

Ylipormestarin asukasilta Laajasalossa 16.5.2017 (2017). Illan tallenne:
<<https://www.helsinkikanava.fi/kanava/fi/videot/video?id=3389>>

9. Liitteet: Haastattelukysymykset

9.1. Asukasaktiivin haastattelukysymykset

- Kauanko olette asuneet Laajasalossa?
- Millaisena alueena näette nykyisen Laajasalon? Ovatko jotkin alueen piirteet erityisen arvokkaita tai ehdottomasti muutosta vaativia?
- Miten näette tulevaisuuden Laajasalon eroavan nykyisestä?
- Mitä hyvää uudet kaavat mahdollisesti tuovat Laajasalolle? Entä mitä mahdollisia ongelmia voi tulla?
- Miten asukastoiminta pyrkii vaikuttamaan kaavoitukseen? Ovatko mielipiteet yhteneväisiä vai joudutaanko yhteisymmärrystä hakemaan kauan? Ovatko jotkin tietyt asukasryhmät aktiivisempia asukastoiminnassa kuin toiset?
- Miten koette osallistavan suunnittelun toimivan? Onko yhteistyö suunnittelijoiden kanssa ollut antoisaa? Onko tuntunut siltä, että asukkaiden mielipiteillä on merkitystä kaavoitusprosessissa?

9.2. Kaavoittajan haastattelukysymykset

- Vastaatte Laajasalon alueen kaavoituksista (pl. Kruunuvuorenranta). Millaisena alueena näette nykyisen Laajasalon? Ovatko jotkin alueen piirteet erityisen arvokkaita tai ehdottomasti muutosta vaativia?
- Miten tulevaisuuden Laajasalo eroaa nykyisestä?
- Millaiset ovat suunnittelun lähtökohdat? (Esim. teorian, tutkimuksen, poliittiset päätökset, arvot)
- Mitä hyvää uudet kaavat mahdollisesti tuovat Laajasalolle? Entä mitä mahdollisia ongelmia voi tulla vastaan?
- Miten koette osallistavan suunnittelun toimivan? Onko yhteistyö asukkaiden kanssa ollut antoisaa? Millaisia etuja ja haittoja on sillä, että suunnitteluun osallistuvat kaikki asianosaiset?